[Shri B. K. Gadhvi]

Members and see that they are attended by the concerned Ministries. It has been my practice. Hon. Members are aware. They know that they get replies to the points they raise. These are sent to the respective Ministries. I do not want to take more time of the House. With these observations, I commend the two Bills to the House.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI H. HANUMANTHAPPA): I shall first put the motion regarding the consideration of the Appropriation (Vote on Account) Bill, 1989, to vote.

The question is:

"That the Bill to provide for the withdrawal of certain sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of a part of the financial year 1989-90, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration."

The motion was adopted.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI H. HANUMANTHAPPA): We shall now take up clause-by-clause consideration of the Bill.

Clauses 2 to 4 and the Schedule were added to the Bill.

Clause 1, the Enacting Formula and the Title were added to the Bill.

SHRI B. K. GADHVI: Sir, I beg to move:

"That the Bill be returned."

The question was put and the motion was adopted.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI H. HANUMANTHAPPA): I shall now put the motion regarding consideration of the Appropriation Bill, 1989, to vote.

The question is:

"That the Bill to authorise payment and appropriation of certain further sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 1988-89, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration."

The motion was adopted.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI H. HANUMANTHAPPA): We shall now take up clause-by-clause consideration of the Bill.

Clauses 2 and 3 and the Schedule were added to the Bill

Clause 1, the Enacting Formula and the Title were added to the Bill.

SHRI B. K. GADHVI: Sir, I beg to move:

"That the Bill be returned."

The question was put and the motion was adopted.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI H. HANUMANTHAPPA): The House shall now take up for consideration the Resolution, the Appropriation (Railways) Bill, 1989, and the Appropriation (Railways) No. 2 Bill, 1989, together.

I. RESOLUTION APPROVING THE RECOMMENDATIONS MADE IN PARAGRAPHS 9 TO 12 OF THE THIRTEENTH REPORT OF RAILWAY CONVENTION COMMITTEE, 1985.

II. APPROPRIATION (RAILWAYS) BILL, 1989.

III. APPROPRIATION (RAILWAYS) NO. 2 BILL, 1989.

[**The Vice-Chairman (Shri Jagesh Desai)** in the Chair]

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI MADHAVRAO SCINDIA): Sir, I beg to move the following Resolution:

"That this House approves the recommendations made in paragraphs

Report of Railway Convention Committee, 1985, appointed to review the rate of dividend payable by the Railway undertaking to General Revenues as well as other ancillary matters in connection with the Railway finance and General finance which was presented to the Parliament on the 22nd February, 1989."

Sir, by a Resolution adopted in the Lok Sabha on 20-3-1985 and concurred in by Rajya Sabha on 28-3-1985, the Railway Convention Committee, 1985 was constituted on the 21st May, 1985. The Committee was appointed "to review the rate of dividend which is at present payable by the Railway Undertaking to General Revenues as well as other ancillary matters in connection with the Railway Finance *vis-a-vis* the General Finance and make recommendations thereon" for the Seventh Plan period—1985—90.

The Ministry of Railways submitted fourth interim memorandum requesting the Committee to permit continuance of the financial arrangements between the Railways and the General Finance for the year 1989-90 as recommended by the Railway Convention Committee, 1980 and as adopted for the year 1988-89 pending their final recommendation for the Seventh Five Year Plan for which Memoranda to the Committee have also been submitted. The Railway Convention Committee, 1985, have since considered the interim momorandum and have agreed to the proposals made therein by the Ministry of Railways, subject to retrospective adjustments after the final recommendations of the Committee are available in due course.

With these words, I commend the Resolution for the consideration of the House.

Sir, I also beg to move:

"That the Bill to authorise payment and appropriation of certain sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 1989-90 for the purposes of Railways, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration.

That the Bill to authorise payment and appropriation of certain further sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 1988-89 for the purposes of Railways, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration."

The questions were proposed.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): Now, the Resolution, the Appropriation (Railways) Bill, 1989 and the Appropriation (Railways) No. 2 Bill, 1989 will be discussed together. Again these have to go to the Lok Sabha and I request that the Members should restrict themselves to the time allotted to them. Shri Malaviya, ten minutes.

SHRI SATYA PRAKASH MALAVIYA (Uttar Pradesh): Sir, I will take 15 minutes.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): A little bit...

SHRI SATYA PRAKASH MALAVIYA: I will go by your guidance, Sir.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): Thank you.

श्री सत्य प्रकाश मालवीय : माननीय उपसभाध्यक्ष जी, भारतवर्ष का जो रेल विभाग है, वह एशिया का सब से बड़ा प्रतिष्ठान है और विश्व का दूसरा सब से बड़ा प्रतिष्ठान है, लेकिन जिस तरीके से देश की जनसंख्या बढ़ रही है और लोगों की आवश्यकताएं बढ़ रही हैं उसके हिसाब से रेल विभाग लोगों की मांगों की पूर्ति नहीं कर पा रहा है क्योंकि सही है कि इसके लिए आर्थिक संसाधन की आवश्यकता होती है और

[श्री सत्य प्रकाश मालवीय]

योजना आयोग के पास भी मांग रखी जाती है, लेकिन योजना आयोग भी रेल मंत्रालय की मांगों को पूरा नहीं करता । इस देश की संसद भी योजना आयोग पर दबाव डालती है, लेकिन उसके बाद भी लोगों की आवश्यकताओं के अनुसार उसको पूर्ति नहीं मिलती है ।

लेकिन मुझे प्रसन्नता है कि रेल मंत्री जी अपने काम में निपुण हैं और उनके मन में भी यह है कि रेल विभाग में किस प्रकार से सुधार हो और कैसे रेल विभाग लोगों की आवश्यकताओं की पूर्ति करे उनके मन में यह करने की इच्छा भी है । इससे ज्यादा मैं उनकी तारीफ भी नहीं करना चाहूंगा क्योंकि शायद प्रधान मंत्री जी नाराज हो जाएं ।

लेकिन मैं यह मांग जरूर रखूंगा कि रेल मंत्रालय में पहले केबिनेट स्तर का मंत्री हुआ करता था, पर आज पिछले कई वर्षों से रेल विभाग में केबिनेट स्तर का मंत्री नहीं है और मैं इस सदन के माध्यम से भारत सरकार से मांग करना चाहूंगा कि जिस प्रकार से पहले रेल विभाग में केबिनेट स्तर के मंत्री हुआ करते थे, उसी प्रकार से पुनः रेल विभाग को प्रतिष्ठा मिलनी चाहिए क्योंकि मंत्री जी को भी एक शिकायत रहती है और उनकी स्वयं भी मांग रहती है कि योजना आयोग के पास मांग को जाना ,चाहिए, योजना आयोग पर दबाव पड़ना चाहिए, लेकिन योजना आयोग पर भी इस बात का प्रभाव होना चाहिए कि रेल मंत्रालय जो है वह केबिनेट स्तर के मंत्री के पास है ।

मुझे मंत्री जी से एक शिकायत है कि रेल विभाग में जो बहुत से रेल के पुलों का उद्घाटन होता है, नई रेल-गाड़ियों का उद्घाटन होता है , मंत्री लोग जाकर करें, इसमें मुझे तनिक भी शिकायत नहीं है, लेकिन इस काम को भी राजनैतिक ढंग से करवाया जाता है । एकाध बार मैंने मंत्री जी से चर्चा भी की है और मैं उदाहरण देना चाहूंगा । मेरे पास चार कार्ड हैं । एक है 3 अक्तूबर, 1987 का पूर्वोत्तर रेलवे, गोरखपुर-हावड़ा द्वि-साप्ताहिक एक्सप्रैस का उद्घाटन–इसका उद्घाटन कराया गया उत्तर प्रदेश के तत्कालीन मुख्य मंत्री वीर बहादुर सिंह से, मुझे कोई शिकायत नहीं है, लेकिन इस समारोह की अध्यक्षता कराई गई श्री मदन पाण्डेय, संसद सदस्य से–मैं इस बात की शिकायत कर रहा हूं जितनी हमको कार्ड से जानकारी हुई है । यदि किसी विपक्षी सांसद से या विपक्षी विधायक से वहां पर अध्यक्षता कराई जाती या उद्घाटन करवाया जाता, तो मुझे यह शिकायत करने का मौका भी नहीं मिलता ।

मैं दूसरा उदाहरण देना चाहता हूं– 91-अप प्रयागराज एक्सप्रेस 4 अक्तूबर, 1987, प्रयाग राज गाड़ी पहले दिल्ली से इलाहाबाद जब चली थी, तो वह फतेहपुर स्टेशन पर नहीं रुकती थी, लेकिन फतेहपुर स्टेशन चूंकि हरिकृष्ण शास्त्री, जो अब मंत्री हैं, उस समय मंत्री नहीं थे, केवल संसद सदस्य थे– उनके क्षेत्र में आता था, तो उस समारोह का उद्घाटन, मान्यवर श्री हरिकृष्ण शास्त्री से करवाया गया, जो केवल सदस्य थे और वह भी कांग्रेस पार्टी के ।

तीसरा मेरे पास कार्ड है–श्री महावीर प्रसाद, रेल उप-मंत्री, भारत सरकार । 1 अक्तूबर, 1988 को रात्रि 9–55 पर गोरखपुर स्टेशन पर गोरखपुर-नई दिल्ली के बीच 973-अप सुपर-फास्ट एक्सप्रेस को रवाना करेंगे और श्री मदन पाण्डेय, सांसद, समारोह की अध्यक्षता करेंगे । श्री सुनील शास्त्री, विधायक विशिष्ट अतिथि होंगे ।

मेरे पास चौथा कार्ड है, जिसके लिए मैंने मंत्री जी से स्वयं निवेदन किया था कि उसका उद्घाटन मंत्री जी को करना चाहिए, लेकिन इनकी कोई दिक्कत रही होगी । इलाहाबाद

में एक ओवरब्रिज बना, पैदल चलने का ब्रिज--इसका उद्घाटन 2 अक्तूबर, 1988 को करवाया गया। माननीय केंद्रीय कल्याण राज्य मंत्री, डा० राजेन्द्र कुमारी वाजपेयी रविवार, 2 अक्तूबर, 1988, उस पुण्य दिवस पर सायंकाल छह बजे इलाहाबाद स्टेशन पर पैदल ओवरी पुल का उद्घाटन करेंगी और श्री सतोष जायसवाल, विधायक समारोह की अध्यक्षता करेंगे। जिस जगह पर पुल का उद्घाटन हुआ उस जगह से श्री सतोष जायसवाल, विधायक भी नहीं हैं। वह इलाहाबाद शहर के दूसरी ओर से विधायक हैं। चूंकि वह ऐसे क्षेत्र में था जहां से विधायक हमारी पार्टी से आता है तो इसकी अध्यक्षता श्री सतोष जायसवाल, विधायक से कराई गई।

उपसभाध्यक्ष (श्री जगेश देसाई): बम्बई में क्या हुआ था कि जब गांधी धाम एक्सप्रैस का पहला रन हुआ था और उस समय पर हम लोग भी एम०पी० थे, मगर एक्स-एम०पी० श्री रत्न सिंह राजदा जनता पार्टी के थे।

श्री सत्य प्रकाश मालवीय: यही तो मैं कह रहा हूं कि उसकी पुनरावृत्ति होनी चाहिये।

उपसभाध्यक्ष (श्री जगेश देसाई): नहीं-नहीं, जनता पार्टी ने किया था, नाट कांग्रेस।

श्री सत्य प्रकाश मालवीय: अब उसके बाद एनुअल रिपोर्ट एण्ड एकाउन्ट्स 1987-88 है और जिसमें 24 उद्घाटन कराये गये हैं। एक माननीय उपराष्ट्रपति जी से, मुझे कोई शिकायत नहीं है, 5 उद्घाटन स्वयं रेल मंत्री जी ने किये, मुझे कोई शिकायत नहीं है, बाकी उद्घाटनों में एक उद्घाटन 3 दिसम्बर, 1987 को श्री शंकर दयाल सिंह एम०पी० ने किया, कम्प्यूटराइज्ड पैसेंजर रिजर्वेशन सिस्टम, धनबाद में, लेकिन इसके बाद कुछ केन्द्रीय मंत्रियों ने और कुछ मुख्य मंत्रियों ने किये। एक भी इसमें ऐसा गैर कांग्रेसी मुख्य मंत्री हमको दिखाई नहीं पड़ रहा है, इस किताब में, जिससे कि उद्घाटन कराया गया हो। मैंने मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट कर लिया है और मैं समझता हूं कि मंत्री जी मेरी भावनाओं को नजर-अंदाज नहीं करेंगे और भविष्य में कम से कम इस प्रकार के मैं नहीं कहता हूं कि कोई एम०पी० उद्घाटन करे या न करे लेकिन जब भी आप उद्घाटन कराइये, तो इसका तो ख्याल रखें कि आज जिस सांसद् से उद्घाटन करा रहे हैं, तो कम से कम वह सांसद् उस क्षेत्र का हो और यदि उस क्षेत्र का सांसद् विपक्षी पार्टी का है, तो क्यों कांग्रेस पार्टी के सांसद् से उसका उद्घाटन कराते हैं। इसलिये रेल विभाग में राजनीति नहीं चलनी चाहिये और मुझे पूरी आशा है कि मंत्री जी इसका ख्याल रखेंगे और मुझे पूरी उम्मीद भी, है कि मंत्री जी से मैं शुरू में कह चुका हूं।

माननीय, रेल विभाग में 1987-88 में 604 रेल दुर्घटनायें हुई। 402 मालगाड़ी, 200 यात्री गाड़ी और इस प्रकार से 216 लोगों की मृत्यु हुई और 413 लोग घायल हुए। लेकिन इसमें जो रिपोर्ट हैं, इसमें इस बात पर संतोष व्यक्त किया गया है कि जितनी पूर्व वर्ष में घटनायें हुई थीं, उसका औसत उसी प्रकार से है। तो मैं यह निवेदन करना चाहूंगा कि यह इस प्रकार से होना चाहिये कि दुर्घटनायें कम से कम हों। यह सही है कि दुर्घटनायें हो सकती हैं कि कम हुई हों, इस वर्ष, लेकिन फिर भी ऐसा वर्ष होना चाहिये, जबकि रेल यात्रा करते हुए किसी भी यात्री की इस देश में मृत्यु न हो, तब यात्री अपने को सुरक्षित महसूस करेंगे। दूसरी यह भी चर्चा की गयी है कि 41 जो अन-मैण्ड रेलवे क्रासिंग हैं, मैं ढूंढ नहीं पाया हूं, लेकिन जो दुर्घटनायें हुई, वह 41 अन-मैंड रेलवे क्रासिंग पर हुई हैं। फिर घूम-फिर करके आर्थिक संसाधन का सवाल आता है और मंत्री जी ने भी यह बताने की कोशिश की है, अपने बजट भाषण में कि जो अन-मैंड रेलवे क्रासिंग पर दुर्घटनायें होती हैं, वह रेलवे कर्मचारियों की वजह से कम, बल्कि कुछ लोग हैं, जो जल्दी से भागना चाहते हैं, तब ऐसी

[श्री सत्य प्रकाश मालवीय]

दुर्घटनायें हो जाती हैं और उसमें मृत्यु हो जाती है, लेकिन फिर भी कोशिश करनी चाहिये कि जो अन-मैन्ड रेलवे क्रासिंग हैं, कम से कम उनकी संख्या हो जाये, तो ज्यादा अच्छा होगा। यह भी प्रावधान है कि एक लाख रुपये तक जब मृत्यु हो जाती है, तो शायद एक लाख रुपये तक अधिकतम मुआवजा मिलता है। मेरा निवेदन है कि मुआवजे की रकम कम से कम एक लाख रुपये होनी चाहिये। इस सिलसिले में अभी तक 1987 में रेलवे क्लेम्ज ट्रिब्युनल इसी संसद् ने पास किया, लेकिन शायद अभी तक किसी ट्रिब्युनल की नियुक्ति नहीं हो पाई है और करीब-करीब दो साल हो गये हैं, आप जानते हैं कि जो मुआवजे के केसेज हैं, उनके निस्तारण में बहुत देर लगती है। इसलिये मेरा निवेदन यह है कि रेलवे क्लेम्ज़ ट्रिब्युनल 1987 पारित हो चुका है, तो उसके अन्तर्गत काम होना चाहिये और जो ट्रिब्युनल हैं, उनकी नियुक्ति करनी चाहिये, ताकि कम से कम आज जो दुखी और पीड़ित लोग हैं, उनको मुआवजा तो मिल जाये। रेलवे विभाग में करीब-करीब दो लाख कैज्युल लेबर हैं, दैनिक कर्मचारी होंगे, मंत्री जी का प्रयास भी है और वहां भी है, उन्होंने अपनी रिपोर्ट में कि जो कैज्युअल लेबर है, प्रयास होगा कि अधिक से अधिक उनको स्थायी रूप से कर्मचारी रखा जाये। मेरा निवेदन यह है कि जो कैजुअल लेबर है, उनकी कुछ मांगे है, वे बड़ी तकलीफ में काम करते हैं, बड़े कमजोर वर्ग के लोग हैं बड़ी मेहनत करते हैं उनके लिए कम से कम इस प्रकार की व्यवस्था होनी चाहिए कि प्रतिवर्ष न्यूनतम इतने लोग रेलवे विभाग में स्थाई और नियुक्त हो जायें।

उपसभाध्यक्ष महोदय, एक छितौनी बगहा पुल का मामला है। यह पुल ऐसा है, जो पश्चिमी बिहार का इलाका है और जो पूर्वी उत्तर प्रदेश का इलाका है, दोनों को मिलाएगा। इससे संसाधन जुटने की आवागमन की सुविधा होगी और व्यापारिक दृष्टि से भी यह अच्छा रहेगा। सन् 1974 में तात्कालीन प्रधान मंत्री श्रीमती इंदिरा गांधी ने इसका उद्घाटन किया था। अब यह 1974 से 1989 में हम पहुंच गए हैं, मुझे जानकारी हुई है कि करीब-करीब सात करोड़ रुपया इसमें खर्च भी किया जा चुका है, लेकिन विभाग ने कुछ ऐसा फैसला किया है कि इस पुल के बनाने से या इसके होने से कोई लाभ नहीं होगा। मेरा निवेदन यह है कि इसमें इतना रुपया खर्च किया जा चुका है और तत्कालीन प्रधान मंत्री ने इसका उद्घाटन भी किया है 1974 में, जिस समय उत्तर प्रदेश की असेम्बली के चुनाव होने वाले थे।.....

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): You are going into politics.

SHRI SATYA PRAKASH MALAVIYA: I am not going into politics. I am narrating the facts.

मैं यह निवेदन कर रहा था कि सन् 1974 में तत्कालीन प्रधान मंत्री ने इसका उद्घाटन किया था, इसके मायने है कि विभाग सहमत रहा होगा, तत्कालीन प्रधानमंत्री सहमत रही होंगी कि अच्छी योजना है तो उस योजना को कार्यान्वित किया जाना चाहिए।

उपसभाध्यक्ष महोदय, बिहार हजारीबाग एक मुख्यालय है, हमारे जसवंत जी वहां से आते हैं, हजारी बाग मुख्यालय तो है, लेकिन मुख्यालय होते हुए भी न तो वहां रेल लाइन है और जब रेल लाइन ही नहीं है तो स्टेशन होने का प्रश्न ही नहीं है। बहुत दिन से वहां लोग इस बात की मांग कर रहे हैं। इसलिए मेरा निवेदन है कि इस ओर भी मंत्री जी को ध्यान देना चाहिए।

एक बात और कहना चाहता हूं कि इस विभाग में सेलून होता है, जिस संबंध में मैंने बार-बार सवाल भी किया है, मंत्री जी से निवेदन भी किया है कि इस प्रथा को खतम करना चाहिए क्योंकि रेलवे विभाग के अधिकारी सेलून में चलते हैं और इसकी क्या आवश्यकता है? हमारा देश गरीबों का देश है, यहां गरीबी की रेखा से नीचे जो लोग

रहते हैं, उनको संख्या भी करीब-करीब 30-35 प्रतिशत होगी और ऐसे देश में लोग रेलगाड़ी में पैसा खर्च करके चलते हैं, आप जानते हैं कि थ्री-टीयर सिस्टम सरकार की ओर से है, पहली बर्थ, दूसरी बर्थ, तीसरी बर्थ, उसके बावजूद लोग जमीन पर बैठते हैं, डिब्बे में लटकते हैं, एक फोर्थ टीयर और हो गया है रेलगाड़ी के ऊपर। तो ऐसे मुल्क में जहां पैसा देकर लोग यात्रा करते हैं, उनको बैठने की जगह भी नहीं मिलती है, वहां यह सेलून प्रथा, जो अंग्रेजों के जमाने की है, इसको खत्म किया जाना चाहिए। अब इसको खत्म करने में क्या कठिनाई है, मैं नहीं जानता।

अंत में दो बातें कहकर मैं खत्म करूंगा। एक तो कंप्यूटराइज का जैसा मंत्री जी ने कहा कि तीन फेज में यह होगा। शायद दिल्ली, बंबई, कलकत्ता और मद्रास में हो चुका है। सेकेंड फेज में, मेरा निवेदन है कि इलाहाबाद को भी आप याद रखिए क्योंकि 25-30 जिले जो ले रहे हैं, उसमें इलाहाबाद का नाम नहीं है। इसी सिलसिले में मेरी दो मांगें हैं, एक तो मेरी मांग यह है कि इंटरसिटी गाड़ी इलाहाबाद से कानपुर और कानपुर से इलाहाबाद होनी चाहिए। अभी यह एक गाड़ी अच्छी चलती है—दिल्ली से लेकर कानपुर तक की, लेकिन इसमें भी लोगों की मांग है कि दिल्ली से कानपुर जाने के बजाय यह गाड़ी सुबह कानपुर से दिल्ली आनी चाहिए और फिर दिल्ली से शाम को कानपुर वापस जानी चाहिए। मेरी मांग है कि जिस तरह से इलाहाबाद-बनारस इंटरसिटी गाड़ी चल रही है, इलाहाबाद से लखनऊ इंटरसिटी गाड़ी चल रही है, उसी तरह से इलाहाबाद से कानपुर तक भी गाड़ी होनी चाहिए, जो सुबह 10-11 बजे वहां पहुंच जाये और लोग दिनभर काम करके शाम को वापस आ जायं।

आखिरी बात, अभी 20 मार्च को इसी दिल्ली में एक दुर्घटना हुई। दुर्घटना का कारण यह बताया जाता है कि रेलवे स्टेशन पर कोई गाड़ी आने वाली थी और घोषणा की गई कि जिस प्लेटफार्म पर वह आनी थी, उस पर न आकर दूसरे प्लेटफार्म पर आएगी। कुछ बुद्धिष्ट लोग आए हुए थे, काफी भीड़ थी प्लेटफार्म पर, होली का त्यौहार था और रेल अधिकारी इस बात को जानते हैं कि जब होली की छुट्टी होती है या किसी त्यौहार की छुट्टी होती है तो दिल्ली से लोग अपने-अपने घर को जाते हैं, त्यौहार अपने घर पर मनाना चाहते हैं। बुद्धिष्ट 4 P.M लोग जो यहां आए थे, वे अचानक नहीं आए थे। उनके संबंध में पहले से जानकारी थी। फिर भी यह दुर्घटना हुई जिसमें कि 4 लोग मर गए और 135 लोग घायल हुए। इसमें कई लोगों के जूते-चप्पल से लेकर सूटकेस और दूसरा सामान भी छूट गया। महोदय, मेरी दृष्टि में जिन रेलवे कर्मचारियों/अधिकारियों की उस दिन ड्यूटी थी, उनकी लापरवाही से यह दुर्घटना हुई। अगर होली का अवसर नहीं होता और अचानक वहां इतनी भीड़ इकट्ठी हो जाती तब तो मैं समझ सकता था। इसलिए मेरा निवेदन है कि मंत्री महोदय को इस बारे में गंभीरता से विचार करना चाहिए और भविष्य में इस प्रकार की दुर्घटना की पुनरावृत्ति नहीं होनी चाहिए।

महोदय, मैं पुनः इस बात को दोहराऊंगा कि रेल बजट पर भाषण के समय बहुत से माननीय सदस्यों ने अपने क्षेत्र की मांगों, जनता की मांगों को सरकार के सामने प्रस्तुत किया है उनकी ओर मंत्री महोदय को विशेष ध्यान देना चाहिए। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपना स्थान ग्रहण करता हूं। धन्यवाद।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): Mr. V. Narayanasamy. Only ten minutes.

SHRI V. NARAYANASAMY (Pondicherry): I will not exceed the limit. Mr. Vice-Chairman, Sir, I really congratulate the Railway Minister for presenting surplus Budget this year. The hon. Minister has not only lessened the burden of the passengers, but also he saw to it that the budget allocation is made without bias. If you go through the General Budget or the Railway Budget there is no increase either in the fares or in the tax. This year we have seen fairly a good Budget, both the Railway Budget and the General Budget. Before going to the points, I would like to say a few words about the hon. Member, Mr. Satya Prakash Malaviya, who is sitting in the Opposition. He said that invitation cards have been sent only to the Congress(I) Members.

SHRI SATYA PRAKASH MALAVIYA: I have not said anything about the invitations. What I said was that at the inauguration Congress(I) MLA presided over it.

SHRI V. NARAYANASAMY: I am coming to your point.

SHRI SATYA PRAKASH MALAVIYA: My point was that...

SHRI V. NARAYANASAMY: Congress(I) MPs and Ministers have inaugurated the function? Yes, I am coming to that. I will take only half-a-minute on that... (*Interruptions*)... Sir, during the Janata period, from 1977—79...

SHRI SATYA PRAKASH MALAVIYA: That is why they had to go within 2½ years. You don't commit the same mistake.

SHRI KAMAL MORARKA (Rajasthan): They also want to go.

SHRI V. NARAYANASAMY: He admits it. Then, I will go to the other aspect, that is, the DMK party which is in power there.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): Let the train go on the right track. . . (*Interruptions*) . . .

SHRI V. NARAYANASAMY: The DMK party is an ally of the National Front. I think they have forgotten about it.

SHRI T. R. BALU (Tamil Nadu): Are you afraid of the National Front?

SHRI V. NARAYANASAMY: I do not want any certificate from you The DMK party which came to power, how they behaved in the Assembly, we all know well. I will not go to that aspect.

SHRI T. R. BALU: Are we discussing the Appropriation (Railways) Bills or the State Budget?

SHRI V. NARAYANASAMY: Within 45 days of their installation, the DMK party completely ignored the Opposition. I want to come to the point which has been raised by Shri Malaviyaji who is also an ally of the National Front. They are also not giving any importance to the Congress(I) MPs and MLAS in the functions held by the non-Congress(I) States. I want to remind him about this thing. Just for politicising he says that the Congress party is ignoring the Opposition parties. But that is not correct. Sir, whichever party comes to power will definitely give importance to the Opposition in their respective places. Sir, the hon. Minister Shri Scindia, attended several functions and gave importance to the MPs, the MLAs and the State Ministers of their respective States. So that allegation need not be there from the other side. Now, I would like to say something about the performance of the Railways over the past two years. The Economic Survey which was presented to Parliament show that there is fallin railway traffic growth rate in the last year when compared with 1987-88 performance. The figure shows that the traffic was 3.8 per cent during the first nine months of the

current financial year 1988-89 when compared to the previous year, during that period, it was 4.5 per cent and even in the goods traffic also, the figure is comparatively less. Thirdly, while laying the railway lines, doubling the railway lines, renewal of the track, when compared to the previous year, they have achieved the target of only 46 per cent in the envisaged target of the Seventh Five Year Plan. Therefore, I would like to know from the hon. Minister how they are going to achieve the target within this period. I am talking about renewal of railway track, laying of new lines and doubling the lines. You have achieved only 46 per cent target as envisaged in the Seventh Five Year Plan that too in the fourth year of the Plan. Within one year how you are going to achieve the target, I would like to know.

In electrification alone, the Railway Ministry has performed very well. They have exceeded the target in that regard. Even in respect of net km. wagons per day, they have exceeded the target for which the hon. Minister deserves congratulations. Sir, the hon. Minister has been saying that South has not been neglected. Sir, since I come from South, I will have to admit the reality.

... (*Interruptions*) ...

Sir, as far as my State, Pondicherry, is concerned, the train which was running from Pondicherry to Madras, that is, the Pondicherry Express, was there till 1983 but thereafter it was abruptly cancelled. The reason given by the railway officials was that they could not earn any money out of it and this train was running in a loss and therefore, the train was stopped. Sir, the timings have to be adjusted and if the Railway Ministry feel that regular trains cannot be there from Pondicherry to Mardas, at Villupuram, they can have some connecting train for the purpose of carrying the passengers from Pondicherry to Villupuram and from Villupuram to Madras. Sir, since the Railways have the necessary infrastructure there, they can start it again. As a result of the cancellation of this train, passengers are suffering. The road traffic is there but the road traffic could not meet the existing demands from Pondicherry to Madras. A representation was sent. In every Session, I used to ask questions this respect. I received a reply from the Railway Minister that it is not feasible. I would request the hon. Minister to reconsider the decision and try to help Pondicherry because it is the State capital. It is not that we alone represented, but even the Lt. Governor of Pondicherry also met the hon. Minister and therefore, I feel that the hon. Minister will consider our request favourably and it would benefit not only the people of Pondicherry but it would benefit the people of the adjoining areas also. Sir, with one more point, I will conclude. There is a tendency, not only in the Railways but in other departments too, to spend the entire amount allotted in the last two months, that is, during the end of the Budget year. This trend is continuing in all the departments and institutions of the Central Government. The money is paid in advance and they get the goods at a later point of time and adjust the Budget allocations. As far as I have observed, 40 to 60 per cent of the amount allotted to a department is spent only at the end of the financial year. And the money is not spent by planning. They spend the money on furniture, vehicles, carpets and so many luxury items and they forget the necessities. They are not able to spend 40 to 60 per cent of the Budget allocation in the first ten months of the year and they spend it within the last two months on items like these to exhaust the fund allocated. This trend must go not only from the Railways but from other departments also.

Because more time is not there, with these words, I conclude.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): Mr. Ashis Sen. Ten minutes.

SHRI ASHIS SEN (West Bengal): Mr. Vice-Chairman, Sir, perhaps I would not have got the opportunity to come and talk on this Railway Appropriation Bill. In the Rajdhani Express by which I was travelling three days back, about 200 kilometres from here, the interlinking broke and the train got detached. In a train like that, which is considered to be a prestigious train, the couplings broke and we had to wait for getting substitutes for one hour and ten minutes. If this is the position with a train like the Rajdhani Express, you can very well imagine the position of other trains, particularly, the local trains and passenger trains. I begin with this and I request you to permit that much extra time to me. (*Interruptions*).

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): No. No. You will get nine minutes now. (*Interruptions*)

SHRI ASHIS SEN: I know, Mr. Vice-Chairman, that you are always very kind.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): We must go according to the schedule.

SHRI ASHIS SEN: A levy of Rs. 1000 crores has been imposed on the people. For three years, the amount coms to Rs. 3000 crores. In spite of that it continues to be a deficit budget. By some manipulations of figures, this has become a surplus budget. We do not know after this Budget Session what more impositions will be there both on the freight and passenger fares. We don not know. But our experience is that things go on like that. There has been an eleven per cent increase in freight rates. And on what goods? Fruits, coal, edible oils, oilseeds and organic manure, things of almost day-to-day necessity in rural as well as urban areas. Edible oils and coal have universal use throughout the country.

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: The items that the hon. Member has mentioned are exempted.

SHRI ASHIS SEN: But there is 11 per cent levy on parcels. This 11 per cent is levied on all items, commodities, sent by parcels. There is no question of freight equalisation. The State from which I come is suffering from non-availability of raw materials from other States whereas raw materials from my State go throughout the country at fixed rates with the result that the economic development or the industrial development of my State and the eastern region is getting affected. There is no talk on that point. The Government in those States—including the Government run by the Congress-I, Bihar—also have raised the issue there. So in this Budget there is nothing at all, whether the freight equalisation issue is going to be reviewed and rectified or not. Nothing has been said about like that.

Sir, you are giving a little more time, but I don't want to take too much time.

There are several lines promised: Howrah-Amta, Bargachia-Champadanga project, in respect of which there is no development, no initiation, even though it was sanctioned long back. Only Rs. 1000 has been budgeted this time. Similarly, We find one in the north of West Bengal, Eklakhi-Balurghat, another line sanctioned, the foundation for which was laid in 1987. The estimate was Rs. 3.5 crores. In order to go through that the 1989 provision is for Rs. 1000. Is the Minister serious about these lines to be constructed or not?

AN HON. MEMBER: Rs. 1000 crores?

SHRI ASHIS SEN: Rs. 1000 only. If Mr. Scindia says it is Rs. 1000 crores, I withdraw my statement. (*Inter-*

ruptions). It is rupees one thousand. The project is for Rs. 3.5 crores.

Similarly, there is Lakshmikantapur-Namkhana in South Bengal, so much affected by floods and other things, for which the whole project costs Rs. 75 crores, but the provision that has been made is for Rs. 3 crores. That means he is not serious to move about that.

Similarly, we come to the far, far north-eastern region: Dharampur-Kumarghat area. If the rail link is not there, the State of Tripura will continue to be isolated from the rest of the country in the manner it is today and it will be a victim of so many vicissitudes from various angles. It is an absolute necessity. Top priority should be given for linking up Agartala with that particular line.

Again, I come to the question of other regions: Madras-Howrah. Now, in between Vijayawada and Kharagpur it is not electrified. If trunk routes are not electrified, quack transmission of goods and passengers, apart from the economy that it will bring in, will not come up. That requires to be rectified as it is throughout northern India and Western India in that manner.

Then comes the question what about linking up Konkan region with Bombay, a neglected region, so far as the Railways are concerned? Attention is required. Kottayam-Madurai, Trichur-Guruvayur and Tellicherry-Coimbatore lines need to be constructed in order to create facilities for the people of these regions.

Another important thing. I am a Communist and I am not interested whether somebody goes to temple or not. But all the people are not Communists. There are people who want to travel between Varanasi and Kanyakumari for pilgrimage. A long-distance, fast train for this has been the demand of people for a long time.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGES DESAI): Are all Communists atheists?

SHRI ASHIS SEN: I am not talking of all. I am not going to the temple I was talking of those people who go to temple. All Communists are not like that. There are varieties of Communists. Some call themselves Communists but act differently. That is a different question. Shri Kamal was called 'Comrade' yesterday. The Finance Minister found some special humour in it. I do not know why. (*Interruptions*).

Now, why should not the Rajdhani Express be made an everyday train, because it is the main, quick source of travel between Howrah and Delhi and between Bombay and Delhi? Why should it not be made an every day train instead of making it run with the exception of one or two days in weak?

I come to the question of passenger amenities. Now, even in an AC coach, if you move, Sir, you will find in some places that you would not like to go to toilet. Now if it is the position in an AC coach where the people pay a little more, think of passenger trains, think of local trains where every day millions of people commute what is the condition in those trains. I have occasions to travel. Being an MP there is free travel on long distance trains. I also move on local trains. The top people, the Ministers, those who run the country, do not have the time nor the occasion nor the feeling for the common people to move around to places in local trains and private buses. Naturally, I feel that passenger amenity is an important thing which has got to be seriously looked into.

I will not go much more into it. Now I come to my city and the circular railway. What is the bottleneck? Why is finance not coming? If some space is required and if some people

[Shri Ashis Sen]

who are on the proposed tracks need to be rehabilitated, it could have been done years back. It is not being done. It is being neglected. Just as in Tripura, it is lying like that. Just as in many areas of Kerala, it is not being done. I do not know why the city of Calcutta is being deprived of that quick transit facility as early as possible by this circular railway. I know that you are trying to ring the bell. Sir, don't do that please. The question of railway is there and you are interested in it. The type of underground railway that is there in our country is only one city. One decade is over. How many decades will you take to complete it? You go by small bits of allocations every year in the budget. It goes away in administrative expenses in opening tenders and not allowing the tender-makers to go and get the contract and do it. By that it is not possible that metro railway will come up. If it is done quickly, will it not save the money of the budget and will it not be a curtailment on the losses of the budget? Therefore, it should be attended to. But all these things cannot be done without the human resource.

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: Sir, I have got copies of 14 letters which I have written to the Chief Minister of West Bengal.

SHRI ASHISH SEN: Anyway, I am thankful to him. You may write 140 letters. But the bottleneck is not with the Chief inister. Bottleneck is else where. Human resource is an important factor for that matter?

I have before me an important case where two persons, railway workers, one Vice-President of the Dakshin Railway Employees' Union, Mr. R. G. Pillai of Shoranur and another office bearer of the Union were removed from service for taking up the cases of their colleagues. They are the union leaders. They have been victimised and removed from service on cooked-up charges. There is a system of Discipline and Appeal and appeal inquiry. It has not been proved. It could not be established. Still by manipulated inquiry proceedings, these leaders of railway workers have been put outside employment. I demand that immediate restoration of them to their jobs should be done instead of going by technicalities. Here comes the question of throwing people out of employment. Many of the cases went to the courts. Special tribunals were set up. The Supreme Court has already ruled out those things. Except in 171 cases, in most of the cases there has been no reinstatement. It covers all the Railways—South-Eastern, Eastern, North-Eastern, Northern, Southern, Cental, Western and South-Central Railways. Altogether only 171 people have been reinstated by virtue of the Supreme Court order. Rest, of the people out of 714 people are yet to be reinstated. There is no valid reason for the Railways. Why should they be kept out of their job so long like this when the Railways special leave petition has already been rejected by the Supreme Court? There is no reason for not taking them back. With this type of vindictive and retaliatory approach and attitude, if adopted by the Railway authorities over which the control is of the Minister-in-Charge, will the human resource in the Railways come forward to help the process of reconstructing the Railway in our country? I am making an appeal here that the Minister should take personal interest in seeing that different regional railways reinstate these 714 minus 171 i.e. 543 people immediately and that these two friends of the Southern Railway are taken back. They are Mr. R. G. Pillai and his friend who is another office bearer of the union. With these words, I thank you very much. I took time from the beginning because of delayed train. I want to conclude here. I do not want to extend it further.

श्री हरि सिंह (उत्तर प्रदेश) : मान्यवर, रेलवे बजट पर उसकी प्रगति, विकास और उसके काम करने की शैली और प्रणाली पर बहुत तफसील से, बहुत ब्यौरे से उसके सभी पहलुओं पर विचार हो चुका है । इन सब चीजों को देखने से पता चलता है कि रेलवे विभाग ने बहुत प्रशंसनीय काम किया है । जहां तक नई रेलों को चलाने का सवाल है उसमें अनेक गाड़ियां बहुत पिछड़े हिस्सों में चलाई गई हैं और उनमें जो सुधार की आवश्यकता थी वह सुधार भी हुआ है । रेलवे का काम बड़ा प्रशंसनीय है यह बड़ी खुशी की बात है । यह महकमा सारे देश से जुड़ा हुआ है और मंत्री जी का जो रुख रहा है वह हमेशा सुधार की तरफ रहा है । इस वक्त जैसा कि आपने कहा, मैं सदन का ज्यादा समय नहीं लूंगा । मैं बहुत तफसील से आंकड़ों के जाल में नहीं जाना चाहता और कोई नई चीज मैं इस वक्त हाउस में नहीं करना चाहता । मैं एक बहुत इम्पार्टेंट और विशेष बात मंत्री जी की जानकारी में लाना चाहता हूं । महोदय, बुलन्दशहर जिला यहां से लगभग 80 किलोमीटर दूर है । कहते हैं कि दिये तले अंधेरा । राजधानी के बिल्कुल आंगन में यह जिला है । लेकिन कोई भी सीधी रेलगाड़ी दिल्ली से बुलन्दशहर को नहीं जोड़ती है । वहां से एक नहीं, दो नहीं, 50 हजार से ज्यादा लोग प्रतिदिन मुखतलिफ दिशा में काम करने के लिये यहां आते हैं । बार-बार प्रार्थना की गई है कि दिल्ली को बुलन्दशहर से सीधी रेल द्वारा जोड़ दिया जाये । दादरी तक जो रेल जाती है उसको बुलन्दशहर से जोड़ दिया जाय । आबादी का बहुत सारा जोर दिल्ली पर पड़ रहा है । यहां पर मकानों की समस्या है । अगर आप दिल्ली को रेल द्वारा सीधे बुलन्दशहर से जोड़ दें तो वहां से आने में जो उनको तकलीफ होती है वह दूर हो सकती है और दिल्ली पर आबादी का भार कुछ कम हो सकता है । मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि यह जिला जो राजधानी जोन बना है उसके अन्दर आता है । इसलिये इसमें केन्द्र सरकार की और भी जिम्मेदारी हो जाती है । इसलिये मेरा मंत्री महोदय से निवेदन है कि बुलन्दशहर को सीधा रेल से जोड़ा जाय । अगर आप देखें आज हमारी सीमायें बड़ी खराब हैं और ऐसी देश की सीमायें हैं जहां से हमें बहुत सारा खतरा पैदा हो सकता है । यहां पर हमारे जो खास-खास जगहें हैं जैसे नरोरा है जो कि जिला बुलन्दशहर के अन्दर है वहां पर खासतौर का काम होता है । लेकिन वहां जाने के लिये बस के अलावा और कोई चारा नहीं है । बसें भी कैसे चलती हैं । स्थानीय बसें हैं और उत्तर प्रदेश में बसों की क्या हालत है यह आप सब जानते हैं । मैं यह कहना नहीं चाहता । मेरा कहना है कि बुलन्दशहर को रेल द्वारा दिल्ली से जोड़ा जाय । जैसे बम्बई में इलेक्ट्रिक ट्रेन चलती है उसी तरह से दिल्ली में भी 80–100 मील के एरिया में चारों तरफ आप ट्रेन चलायें और ऐसी जगहों पर लोकल ट्रेनें चलानी चाहिये । इससे राजधानी में आबादी की, पानी की, मकानों की जो बड़ी भारी मुसीबत है यह कम हो जायेगी और इससे बड़ी सुविधा होगी । मान्यवर, मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूं कि बुलन्दशहर को रेल से जोड़ने की अगले प्लान में आप आज यहां पर घोषणा कर ही दें । कितने ही दिनों से इसकी मांग हम करते चले आ रहे हैं । वहां पर खुर्जा जंक्शन है जो कि बुलन्दशहर जिले में है । खुर्जा से बहुत सारी रेलें जो पूर्व को जाती हैं, पटना और कलकत्ता को जाती हैं, दिल्ली से वे सब खुर्जा जंक्शन से होकर जाती हैं । लेकिन खुर्जा जंक्शन पर घंटों तक जो रास्ता है वह बन्द हो जाता है । फाटक बन्द है, किसान, मरीज परेशान हैं । वहां पर लम्बी लाइन लग जाती है । मैं मंत्री महोदय से प्रार्थना करना चाहता हूं कि खुर्जा जंक्शन और दनकौर स्टेशन पर ओवर ब्रिज बनाने की व्यवस्था की जाय । वहां पर लोग कहते हैं कि रेल से रास्ता बन्द है । कभी कभी चार-चार, पांच-पांच घंटे तक फाटक नहीं खुलता । यह हालत खुर्जा जंक्शन पर है । आप जाकर वहां पर देखें, यहां से करीब ही है, उसका मुआइना करवाइये । खुर्जा जंक्शन और दनकौर स्टेशन पर ओवर ब्रिज बनाना बहुत जरूरी है और यह आपकी भावी योजना में होना चाहिये, इसकी घोषणा हमारे बीच में मंत्री महोदय करें तो हमें बड़ी प्रसन्नता होगी ।

साथ ही साथ एक और बात मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूं । जो हमारे रेलवे स्टेशन हैं वहां पर फोर्थ क्लास के लोग जो स्टेशन पर रहते हैं उनकी सुरक्षा का कोई प्रबंध नहीं होता । जब कोई मामला होता है तो सिविल पुलिस कहती है कि हमारे यह दायरे में नहीं है यह रेलवे पुलिस का काम है और रेलवे पुलिस कहती है कि यह सिविल पुलिस के दायरे में आता है । इस कारण वे

[श्री हरि सिंह]

बहुत मुसीबत में होते हैं और उनकी सुरक्षा करने वाला कोई नहीं है। प्लेटफार्म पर जो इस तरह के कर्मचारी काम करते हैं, जो छोटे-छोटे स्टेशन हैं जैसे कसैर है, इस तरह के जो छोटे-छोटे स्टेशन हैं वहां पर आये दिन चोर डकैत इन लोगों को लूटते हैं और इस तरह से उनका रहना बहुत मुश्किल हो जाता है। मैं आपसे यह निवेदन करना चाहता हूं कि इन लोगों की हिफाजत की तरफ पूरा ध्यान दिया जाय। जहां तक इरकान का संबंध है इसके बारे में मैं यह कहना चाहता हूं कि इरकान में न तो कोई श्रम का नियम चल रहा है, न कोई प्रोमोशन का नियम चल रहा है और न नौकरी देने का नियम चल रहा है, न कोई इम्तहान ठीक से चल रहा है। इरकान में जो प्रोमोशन की परीक्षा होने वाली है उसमें मीडियम अंग्रेजी है जबकि यू.पी.एस.सी. में भी हिन्दी माध्यम से परीक्षाएं ली जाती हैं लेकिन इरकान में सभी प्रश्न पत्र अंग्रेजी भाषा में आते हैं हिन्दी माध्यम नहीं है जिससे तरक्की हो जाए। कोई नियम इरकान के अन्दर नहीं है। वहां पर शैड्यूल्ड कास्ट का कोटा पूरा नहीं है। जितनी परसेंटेज शैड्यूल्ड कास्ट्स को होनी चाहिये उसकी पूर्ति नहीं की जाती है। वहां पर जो खामियां हैं उनकी जानकारी मेरे पास मौजूद है मैं लिख कर के मंत्री जी को भेज दूंगा। दो चार व्यक्ति वहां ऐसे हैं मैं व्यक्तिगत नाम नहीं लेना चाहता हूं उनको रिटायर होने के बाद एक्सटेंशन दिया गया है। उनके रिटायर होने के बाद उनको एडवाइजर बना दिया गया है। हमारे देश में जहां बेरोजगारी है, जहां अच्छे पढ़े-लिखे, काबिल इंजीनियर, अनुभवी लोग हैं और विदेशों से काम करके आए हैं उनके होते हुए भी रिटायर्ड आदमियों को बार-बार एक्सटेंशन देना, नौकरी देना, लीगल इडवाइजर बना देना सलाहकार बना देना इस कुनबापरस्ती को बन्द किया जाना चाहिये। शैड्यूल्ड कास्ट का कोटा पूरा करना चाहिये। यह बहुत ही आवश्यक है। यह सिर्फ इरकान का सवाल ही नहीं है बल्कि जनरल तौर पर पूरे रेलवे विभाग में पूरा नहीं है। यह कह दिया जाता है कि शैड्यूल्ड कास्ट के लोग आए ही नहीं। होता यह है कि उनको कोई सेलेक्ट नहीं करता है। छोटी-छोटी नौकरियों में सेलेक्ट करते हैं लेकिन जितने भी ठेके हैं, किताबों या चाय बेचने के स्टाल्स हैं वे बड़े पैमाने पर शैड्यूल्ड कास्ट केटेगरीज के लोगों के कैंसिल कर दिये गये हैं। अधिकारी लोग यह मान कर चलते हैं कि शैड्यूल्ड कास्ट के लोगों को बढ़ावा नहीं देना है, शैड्यूल्ड कास्ट के लोगों का कोटा पूरा किया जाना चाहिये। मैं यह मांग करता हूं कि एक टाइम बाउंड प्रोग्राम बना कर रेलवे की हर ब्रांच में सर्वे कर के अक्तूबर तक जितना भी इस संबंध में बैकलाग है उसको पूरा किया जाना चाहिये चाहे किसी भी श्रेणी का हो उसको पूरा किया जाना चाहिये। हजारों की संख्या में चौथी श्रेणी के कर्मचारी हैं, इतने सालों से काम करते चले आ रहे हैं उनका प्रोमोशन तो दूर रहा उनको परमानेंट भी नहीं किया जाता है। मैं जब यूनियन के जलसों और सभाओं में जाता हूं तो मुझे यह जान कर बड़ा अफसोस होता है। अभी एक जलसे में तो एक साहब ने यह कहा कि मैं तीस साल से सेवा में हूं और रिटायर होने वाला हूं लेकिन अभी तक मुझे परमानेंट भी नहीं किया गया है। आपको यह जानकर ताज्जुब होगा यह जो इरकान का दफ्तर है, हाथरस जंक्शन पर इरकान के कर्मचारियों का गेस्ट हाउस है वहां पर शान्ति नाम की एक मेहतरानी काम करती है जिसको 25 रुपये तनख्वाह मिलती है। उस 25 रुपये में से 10 रुपये काट लिये जाते हैं और 15 रुपये पर दस्तखत करा लेते है। यह कितने अफसोस और शर्म की बात है कि केन्द्रीय महकमे रेलवे में यह बात होती है। उसकी दरख्वास्त मेरे पास मौजूद हैं। मैं यह कहना चाहता हूं कि रेलवे में भ्रष्टाचार को मिटाना चाहिए। विकास की गति यह सब बातें दी तो हैं ही लेकिन जो सही काम है वह यह है कि आप शैड्यूल्ड कास्ट का कोटा पूरा करें जितने भी ठेके हैं चाय सप्लाई करने के हैं रेलवे के जो प्लेटफार्म पर सफाई करने के हैं कोयला और राख उठाने के हैं यह सब क्रिमिनल्ज और गुण्डे लोगों को ठेके दिये जाते हैं और जो जेनुअन काम करने वाले हैं उनको ठेके नहीं दिये जाते हैं। यह अफसर लोगों से मिले रहते हैं। चाहे मुरादाबाद हो, चाहे खुर्जा हो, चाहे हापुड़ हो या और कोई जगह हो सब बदमाशों और क्रिमिनल्ज को दे रखे हैं जो काम नहीं करते हैं, सामान की चोरी करते हैं, कोयले की चोरी करते हैं, अफसरों को भी पैसा खिलाते हैं और असली काम नहीं हो पाता है। मेरा कहना है कि जो ठेके दिये जाते हैं आप सोसाइटीज को दीजिए जो निर्बल

वर्ग और वीकर सैक्शन के लोग हैं उनको दीजिये जिससे रेलवे का काम हो। चोरी का काम ठेकेदारों के जरिये से हो रहा है इसको रोकना चाहिये। जहां तक भर्ती का सवाल है आर. पी. एफ. में जब भर्ती होती है तो देहातों और दूरदराज के इलाकों में लोगों को भर्ती की सूचना नहीं मिल पाती है क्योंकि जिन अखबारों में आप एडवरटाइजमेंट करते हैं वह अखबार वहां पहुंचते नहीं हैं। मेरी यह मांग है कि भर्ती के विषय में सूचना रोजनल पेपर्ज में, हिन्दी पेपर्ज में जिला स्तर पर के अखबारों में निकलनी चाहिए। आप नेशनल पेपर्ज में जो दिल्ली से छपते हैं या रोजगार समाचार में निकालते हैं जिससे दूरदराज के क्षेत्र के लोगों को पता ही नहीं चल पाता है। मेरा यह सुझाव है कि इसकी भर्ती जिले में जा कर होनी चाहिये ब्राडकेस्ड होनी चाहिये। मेरी यह भी मांग है कि जब भी आर. पी. एफ. में भर्ती हो इसकी जानकारी सभी माननीय सदस्यों को भी देनी चाहिये कि फलां रेलवे में फलां जोन में फलां डिस्ट्रिक्ट में इतने लोगों की भर्ती होने वाली है। मान्यवर, हमारे पास सुबह से शाम तक बेरोजगार लोग आते हैं यदि हमारे पास सूचना हो तो हम उनको कह सकते हैं कि आप फिट हैं आप आर. पी. एफ. में भर्ती हो रही है वहां चले जाइये। इसलिए इस बात की सूचना हमको मिलनी चाहिये।

श्रीमन् यह जो रेलवे की जनरल परिस्थिति है इसमें सुधार लाने की बहुत आवश्यकता है। इसके साथ-साथ जो खाने का मसाला है इसको आप छोटे स्टेशनों में जाकर देखें। जो ठेकेदार हैं चाय के, बिस्किट के वे ऐसे बिस्किट सप्लाई करते हैं जो खाये नहीं जा सकते इतने सूखे होते हैं। तो रेलवे में जनरल सुधारों की बड़ी आवश्यकता है। इसी बीच आखिर में फिर मैं कहना चाहता हूं कि दिल्ली के पास जो बुलंदशहर है उसको सीधी रेलवे जरूर दीजिए वरना हम लोगों की जान मुसीबत में हैं। हमारे सुधार रेलवे में माने नहीं जाते हैं। इसलिए मंत्री जी और सुधार करें, बहुत सारे किये हैं, बड़े बड़े प्रोजेक्ट आपने कर दिये लेकिन इस बुलंदशहर को भी सीधी रेल से जरूर जोड़ दीजिए। धन्यवाद।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): Shri Narreddy Thulasi Reddy, Ten minutes please.

SHRI NARREDDY THULASI REDDY (Andhra Pradesh): Mr. Vice-Chairman, Sir, the Indian Railways have been playing a vital role in the development of the country. Without the development of railways there cannot be any real progress in the country. Of course, there has been some development but it is not up to the mark. Even here, the development is not uniform. The policy of the Government is to give priority to the development of backward areas. But this policy has not been followed in the case of some areas. Take, for example, the Rayalaseema area in Andhra Pradesh. This is one of the most backward areas in the entire country. All these years this area has been neglected. This year also the position is the same.

Sir, some countries are technologically in an advanced stage as far as railways are concerned. In these countries, while a train can travel at a speed of 300-400 kms. per hour, the fastest train in our country cannot run at even half that speed.

The catering facilities are not satisfactory. Though the quality of the containers has been improved, the quality of the food inside these containers has not been improved.

Misappropriation, negligence and extravagance are rampant in the Indian Railways. That is why they are not able to provide funds for repair of old lines, construction of new lines, increasing the number of wagons, carriages and improvement in the passenger amenities.

The exorbitant increase in the freight rates would indirectly lead to inflation. In some long-distance trains, I think it is necessary to provide television so that the passengers will have some entertainment and, at the same time, they will know what is happening in the world. The condition of the ordinary passenger trains,

[Shri Narreddy Thulasi Reddy]

specially, in the case of second class passengers, is deplorable. They are badly in need of improvement and special attention should be paid to this. In regard to punctuality, the less said the better. For example, it has been a consant phenomenon that the Andhra Pradesh Express is two hours late almost every day. This is its punctuality.

I am thankful to the hon. Minister for introducing three new trains, between Hyderabad and Gorakhpur, between Secunderabad and Nizamabad and between Tirupati and Varanasi. I am also happy that the Hyderabad-Ahmedabad train has been extended up to Rajkot and the weekly Hyderabad-Cochin Express has been converted into a bi-weekly train.

I take this opportunity to bring to the notice of the hon. Minister some of the long-standing problems pertaining to Andhra Pradesh, specially, to Rayalaseema from where I come. The Bombay-Madras line has a high traffic potential. The Janata Express which had been running between Madras and Bombay for the last thirty-five years was recently withdrawn causing a lot of inconvenience to the pilgrims who used to used to go to Tirupati in the Rayalaseema area and to the farmers who used to take their agricultural produce, perishable agricultural produce, to the Bombay and Madras markets. Therefore, I demand the restoration of the 13-down and 14-up Janata Express running between Madras and Bombay. The double line work between Guntakal and Renigunta in the South Central Railway is going on very very slowly. The Muddanur Thermal Project which is in the Guntakal division is going to be commissioned very shortly. After the commencement of this project, there will be a large flow of coal rakes. So I request the hon. Minister to speed up the double line work in the Guntakal Division of South Central Railway.

Sir, the construction of a new broad-gauge line between Nandyal and Yerraguntla is a long-pending desire of the people of Rayalaseema. This needs special attention.

The electrification of Madras-Bombay line needs special attention of the Minister.

Cuddapah in Andhra Pradesh is a district head-quarters. There is need to construct an over-bridge at Cuddapah.

Sir, Yerraguntla station in Guntakal Division of South Central Railway caters to the needs of commuters of proddatur, one of the biggest business centres in Rayalaseema. There are also three cement factories at Yerraguntla and Muddanur Thermal Project is nearer to Yerraguntla. So I would request the hon. Minister to have a stop for 963/964 Chenni Express at Yerraguntla.

Tirupati is a pilgrim centre. It is highly economical and convenient to the pilgrims and ordinary poor passengers if there is a passenger train between Guntakal and Tirupati.

Sir, replacement of level crossing at Kamalapuram and Yerraguntla of Guntakal Division by over-bridge is a long-pending request. I would like to draw the attention of the Minister to this. The Minister should be fairly generous and liberal in granting these over-bridges.

The vertical height of road under-bridge between Cuddapah and Krishnapuram in Guntal Division is hardly 3.8 metres. Consequent to this low vertical height, buses and lorries with loads on the top cannot negotiate this point. So accidents take place quite frequently at his point, I would request the hon. Minister to take steps to increase the height of that road under-bridge.

There has been a long-pending demand to provide a circular railway

system to the twin cities of Hyderabad and Secunderabad. The present State road transport service is too inadequate to meet the demand. So, I appeal to the hon. Minister to take up the construction work this year itself.

In the end, I would emphasise the need for making rail travel safer and punctual. I conclude my speech by thanking you for giving me this opportunity to speak. I support the Resolution which approves the recommendations made in paragraphs 9 to 12 of the 13th Report of the Railway Convention Committee, 1985, regarding the dividend payable to general Revenues. Railway Reserve Fund, Development Fund, Depreciation Reserve Fund and Pension Fund.

I also support the Appropriation No. 1 and No. 2 Bills of 1989. Thank you.

श्री मुहम्मद अमीन अंसारी (उत्तर प्रदेश) : माननीय उपसभाध्यक्ष जी, मैं आपका बहुत आभारी हूं कि आपने मुझे बोलने का अवसर दिया।

माननीय, रेलवे बजट पर सब साथियों ने चारों तरफ विचार रखे। मैं भी रेलवे मंत्रालय के शानदार कारनामों की मिसाली इक्दामात पर मुबारकबाद देता हूं। इसकी एक मिसाल — इस साल इलाहाबाद कुंभ मेले में, जिसमें डेढ़ करोड़ यात्रियों ने स्नान किया, एक खुशगवार झोंके के तरीके से आए और मुस्कराते हुए अपने-अपने घरों को लौट गये। मैं बचपन से ही कुंभ मेले देखता आया हूं, बड़ी दिक्कत हुआ करती थी, खास तौर से रेलवे में, मगर इस मर्तबा मैं खुद वहां एक हफ्ता मौजूद रहा और वहां के अधिकारियों ने बड़ा मेहनत और लगन के साथ अपने मंत्री के आदेश पर कारहाएनुमाया कारनामे पेश किया।

माननीय, मैं ज्यादा बात न रख करके कुछ अपनी बात रखना चाहता हूं, इसके साथ जोड़ता हूं कि रेलवे मंत्रालय ने बड़े मंत्री जी और छोटे मंत्री जी और उनके अधिकारियों ने मिल कर नई-नई अच्छी ट्रेनें तेज रफ्तार वाली चलाई, मुबारक हो। देश की राजधानी से औद्योगिक बस्ती कानपुर को जोड़ दिया लोग झूम गए और उनकी बहुत दिनों की दिली तमन्ना पूरी हुई, सुपरफास्ट ट्रेन का आना-जाना शुरू हुआ। माननीय, मैं मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि हमारी भी दुआएं ले लीजिए, मैं दोनों मंत्री जी से कह रहा हूं कि इलाहाबाद के लोगों की नजरें भी आपकी तरफ लगी हुई हैं, आपकी मुस्कान से साबित होता है कि उनकी उम्मीदें पूरी होंगी। एक ट्रेन चला दीजिए, इलाहाबाद के मेहनतकश लोग हैं, मजदूर, हैं बाबू लोग हैं, रोज इलाहाबाद से कानपुर आते जाते हैं, एक इंटरसिटी ट्रेन आप चला ही दीजिए जो कि सुबह 6 बजे चले और 9 बजे इलाहाबाद वापस चली आए।

श्री सत्य प्रकाश मालवीय : मंत्री जी की नजरें इनायत आप पर हो सकेंगी?

श्री मुहम्मद अमीन अंसारी : नहीं साहब, मैं तो नजरें देख रहा हूं, बस उनकी नजरें इनायत हो जायेंगी तो झंडी हरी दिखाई पड़ेगी। अब मालवीय जी मैं तो मंत्री जी को उद्घाटन के लिए बुलाऊंगा, दोनों मंत्री जी को बुलाऊंगा उद्घाटन के लिए इलाहाबाद और गंगा स्नान कराके त्रिवेणी से तब में कहूंगा कि झंडी दिखायें ताकि कार्य शुभ रहे। मुझे आशा है कि मंत्री जी इस पर जरूर विचार करेंगे।

उपसभाध्यक्ष (श्री जगेश देसाई) : हमें भी बुलाइये।

श्री मुहम्मद अमीन अंसारी : आपको भी बुलायेंगे, हम सबको दावत देंगे। हमें तो गंगा-स्नान करवाना है, मैं तो वहां का पंडा हूं, मैं सबको ले चलूंगा। माननीय, बड़ा दुख है, एक राजधानी एक्सप्रेस है, हमारे दिल से दगदगाती चली जाती है। इलाहाबाद जैसा एक ऐतिहासिक स्थान आनन्द भवन राजभवन पंडित जवाहरलाल नेहरू का वह घर जहां से देश के अन्दर आजादी की किरण छूटी वहां राजधानी ट्रेन न रुके और पंडित जवाहर लाल नेहरू का शताब्दि वर्ष मनाया

[श्री मुहम्मद अमीन अंसारी]

जा रहा है, यह कर्म हो जाए हमारे मंत्री जी का कि इलाहाबाद में आने वाली राजधानी ट्रेन रुक जाए तो हम इनके बड़े एहसानमन्द होंगे और सारी जनता इनकी आभार रहेगी। एक बात मैं प्रार्थना करना चाहता हूं अपने मंत्री जी से कई बार कहा है, हां, मुझे कुछ उसमें असर दिखाई पड़ने लगा है कि शायद मेरी बात पर कुछ विचार होगा। फैजाबाद अयोध्या नगरी से सिर्फ एक दिन बम्बई वी.टी. ट्रेन जाती है, बाकी तीन दिन बनारस से जाती है। मान्यवर, बनारस से बहुत सी ट्रेन्ज चल रही हैं। जनता एक्सप्रैस, काली दादर एक्सप्रैस, महानगरी और कई ट्रेनें हैं। मगर मैं कहना चाहता हूं पंडित जवाहर लाल नेहरू के इस जन्म शताब्दि वर्ष के अवसर पर वह अयोध्या नगरी से महानगरी कालवा देवी को जोड़ती है, उसको रोजाना किया जाए उसमें 18 बोगी 3 टायर केवल एक बोगी ए.सी. 2 टायर की बोगी लगाई जाए और उस ट्रेन का नाम स्वराज एक्सप्रैस रखा जाए। पंडित जवाहर लाल नेहरू फैजाबाद, प्रतापगढ़, सुलतानपुर, इलाहाबाद से इस स्वराज की लड़ाई यह तिरंगा झंडा कंधे पर लेकर निकले थे इसलिए कुछ निशानी तो दे दें उनकी इस जन्म शताब्दि वर्ष में और मुझे आशा है कि मंत्री जी जरूर इस पर विचार करेंगे।

उपसभाध्यक्ष (श्री जगेश साई) : अरे, इसके लिए कोई नई गाड़ी की बात कीजिए, पुरानी गाड़ी को क्यों नया नाम देने की बात करते हैं?

श्री मुहम्मद अमीन अंसारी : वह हमारे लिए बड़ी खूबसूरत और नई खुशी है जो हमको मिल जाए तो हम उसी को बांट लेंगे और उसके स्टोपेज कम कर दिए जाएं। मैं मंत्री जी से प्रार्थना किया था शायद विचार हो रहा है कि यदि यह ट्रेन फैजाबाद से चले सुलतानपुर, प्रतापगढ़, मऊ आइमा, इलाहाबाद से कटनी, जबलपुर, इटारसी, भुसावल, एगदपुरी कलेयान बम्बई वी. टी. ....

चौधरी राम सेवक (उत्तर प्रदेश) : पूरा हिन्दुस्तान कवर कर लिया।

श्री मुहम्मद अमीन अंसारी : ठहरो भाई, बम्बई कभी गए हो, और कल्याण इसका स्टोपेज हैं। उसको बजाए 26 घंटे में पहुंचने के ट्रेन 18 घंटे में पहुंच सकती है। अगर इलाहाबाद से सतना तक डबल लाइन कर दी जाय तो मैं समझता हूं इससे काफी सुविधा होगी क्योंकि वहां से गुड्स ट्रेन बहुत चलती हैं।

श्री माधव राव सिंधिया : एक्सप्रैस ट्रेनों में स्टोपेज कम करवाना चाहते हैं और राजधानी के आप बढ़वाना चाहते हैं।

श्री मुहम्मद अमीन अंसारी : महाराज, आप तो बड़े दयालु हैं, आप तो बहुत कुछ बांटे हैं और उसी को देखकर हम वाजुहात कर रहे हैं कि आप कुछ बांटेंगे जरूर। हम लोग तो रियाया हैं, मांगते ही रहेंगे और आप देते ही रहेंगे।

मैं एक बात अर्ज करना चाहता हूं, अपने मंत्री जी से प्रार्थना करना चाहता हूं कि अभी बम्बई गया था। वहां एक हफ्ता रहा। वहां ऐसी परेशानी देखी कि वहां उत्तर प्रदेश की तरफ के जो लोग हैं, शादी-विवाह या छुट्टियों के दिन आना चाहते हैं, वहां रिजर्वेशन थ्री-टायर का नहीं क्योंकि बुकिंग बहुत ज्यादा है। मैं चाहता हूं कि मंत्री जी कहीं से एक-दो बोगी खींचखांच कर वहां लाएं और वी० टी० से बनारस, वी० टी० से फैजाबाद, वी० टी० से गोरखपुर, वी० टी० से देहरादून के लिए दें, बीस बोगी की ट्रेन थ्री-टायर की चलाई जाये ताकि वहां के लोगों को सुविधा हो सके।

वायस चेयरमेन सर, मैंने देखा कि कल्याण से गोरखपुर एक ट्रेन हमारे अपने मंत्री जी के यहां जा रही थी... (व्यवधान)

उपसभाध्यक्ष (श्री जगेश देसाई) : अब आपकी गाड़ी पहुंचने में दो मिनिट बाकी है।

श्री मुहम्मद अमीन अंसारी : जब लोगों ने कहा कि महावीर प्रसाद जी, हमारे मंत्री जी की गाड़ी जा रही है और उसमें कल्याण की बोगी लगी हुई है,

इलाहाबाद जो जा रहीं है कमलापति त्रिपाठी जी की नगरी में, उसमें काशी-दादर वगैरह में कल्याण से बुकिंग नहीं है। हमने कहा--नहीं, अभी वे जोदित हैं और हमारे मंत्री जी जरूर विचार करेंगे कि कल्याण से एक बोगी रिजर्वेशन हो। उससे लगा हुआ एक भिवण्डी बड़ा शहर है, जिसमें कोई तीन लाख पावरलूम चलते हैं और उत्तर देश से उसका रोजाना का नाता जुड़ा हुआ है। तो कल्याण, भिवण्डी, थाना यह सारे इलाके उत्तरप्रदेश के मजदूरों की जिंदगी से जुड़े हुए हैं। मैं समझता हूं कि मंत्री जी इस ओर जरूर ध्यान देंगे।

उपसभाध्यक्ष (श्री जगेश देसाई) : मैंने भी आपका केस प्लीड किया है।

श्री मुहम्मद अमीन अंसारी : बहुत-बहुत शुक्रिया आपका मदद करने के लिए। मैं एक बात और मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि आपके काम की तारीफ जितनी की जाय, उतनी कम है और इसलिए बहुत से लोग तो नुक्ता निकालते हैं, उनको अपनी आंख का तिनका दिखाई नहीं पड़ता, ये लोग जो हमारे बगल में बैठे हैं, मैं चाहूंगा कि इनको तो तारीफ ही तारीफ करनी चाहिए। ... (**व्यवधान**)

श्री ईश दत्त यादव (उत्तर प्रदेश) : आपने पहले से कैसे अंदाजा लगा लिया तारीफ न करने का।

उपसभाध्यक्ष (श्री जगेश देसाई) : सबने तारीफ की है। मालवीय जी ने भी उनके बारे में तारीफ की और आप भी कर रहे हैं।

श्री मुहम्मद अमीन अंसारी : यादव जी ने कबूल किया कि तारीफ हमारे मंत्री जी की है मैं अपनी बात वापस लेता हूं। मैं समर्थन करता हूं अपने यादव भाई का कि कम से कम इतना खुला हुआ दिल तो इनका है।

एक बात और कहना चाहता हूं मंत्री जी से कि आजकल बेटिकिट चलने वाले लोगों का ओर है इस पर थोड़ी सख्ती की जरुरत है। एक साल पहले थोड़ी सख्ती की गई थी तो मालूम हुआ कि लोगों में बात आई कि सिंधिया जी का युग आ गया है बचकर रहो बेटिकिट मत जाओ वरना जेल ही जाकर गाड़ी रुकेगी। लोगों में एक घबराहट सी आ गयी थी। आज बदमाश, गुंडे, लफंगे बेटिकिट, विद्यार्थियों के नाम से रेल में सफर करते हैं और विद्यार्थियों को बदनाम करते हैं, रोजमर्रा इस तरह चलने वालों को रोका जाना चाहिए ताकि अमन-पसंद आम पैसेंजर को यात्रा करने में पूरी सुविधा मिले।

दूसरी बात कहना चाहता हूं।

उपसभाध्यक्ष (श्री जगेश देसाई) : बस अब आप खतम कीजिए।

श्री मुहम्मद अमीन अंसारी : बस खतम करता हूं, ताने-बाने का मसला है। रेलवे ने माल की ढुलाई में एक मिसाल कायम की है, तरक्की की मंजिल की तरफ तेजी से बढ़ने का एक रास्ता बनाया है। हमारा हैंडलूम कपड़ा पार्सल से जाता है। पहले इस पर हाफ-रेट लगता था हैंडलूम काटन-क्लाथ पर, लेकिन अब यह पूरा रेट है। मैं कहना चाहता हूं कि हैंडलूम के लिए आपकी तरफ से कुछ मदद हो जाय कि इसकी पार्सल पर 50 परसेंट रेट कर दिया जाए। दूसरी बात, जो यह पार्सल जाते हैं वह जगह-जगह जंक्शन पर उतार दिए जाते हैं, इसके लिए गुजारिश है कि सीधी ट्रेन से उन जगहों पर भेजा जाय, जहां के लिए पार्सल बुक है ताकि जल्दी से माल अपनी जगह पर पहुंच जाय और गरीबों को कुछ राहत मिल सके। मैं फिर से योजना आयोग से यह कहना चाहता हूं कि रेलवे मंत्रालय को ज्यादा से ज्यादा धन दिया जाय ताकि यह दुनियां के मुकाम पर ऊंचा पहुंच सके, एशिया के मुकाम पर तो अभी भी है, जो काबिले मुबारकबाद है। रेलवे मंत्रालय दुनियां के अंदर अपना मुकाम पैदा करे, यही हम सब की शुभकामना है ताकि हमारे प्रधान मंत्री राजीव गांधी जी जो इस देश को तरक्की और विकास के रास्ते पर ले चलना चाहते हैं, उसी का एक रास्ता रेलवे है और यह तरक्की की तरफ, अपनी मंजिल की तरफ आगे बढ़ेगा।

جو روز الہ آباد سے کانپور آتے جاتے ہیں - ایک انڈسٹری ٹرین آپ چلا ہی دیجئے - کوئی ۸ بج صبح چلے اور رات نو بجے الہ آباد واپس چلی جائے -

شری سید بدرالدین حامد: منتری جی کی نظر عنایت آپ پر ہو سکیں گی -

شری محمد امین انصاری: نہیں صاحب میں تو نظریں ڈکوڈ رہا ہوں - بس انکی نظر عنایت ہو جائیگی تو گھڑی ہری ہو جائے گی دیکھلائی پڑیگی - آپ حامد بھی ہیں تو منتری جی کو ادگھاٹ کیلئے بلائیے - دونوں منتری جی کو بلائیے لوگھاٹ کیلئے الہ آباد اور گنگا اشنان کرا کے شروینی سے تب ہیں کہونگا کہ گھنٹی بجائیں تاکہ کارنیٹ شروع ہے - مجھے اشا ہے کہ منتری جی اس پر مزید وچار کریں گے -

آپ سبھا ادھیکشہ (شری جگنیش ولیالی): ہمیں بھی بلائیے -

شری محمد امین انصاری: آپ کو بھی بلائیں گے - ہم سب کو دعوت دینگے - ہمیں تو گنگا اشنان کروانا ہے - میں تو وہاں کا پیڑا ہوں - میں سب کو لے چلونگا - بیچ میں ورد - ٹرا دکھ ہے کہ ایک راجدھانی ایکسپریس ہے - ہمارے دل سے دکھ گاتی چلی جاتی ہے الہ آباد جبکہ آیکا استھان - آنند بھون راجرشی پنڈت جواہر لال نہرو کا وہ گھر جہاں سے دیش کے اندر آزادی کی کرن جگمگائی وہاں راجدھانی ایکسپریس نہ رکے اور پنڈت جواہر لال نہرو کا شتابدی درشن سایا جائے ہے - یہ کلنک ہو جائے ہمارے منتری جی کا کہ الہ آباد آنے جانے والی راجدھانی ٹرین یہ رک جائے تو ہم انکے بڑے احسان مند ہونگے - اور ساری جنتا انکی آبھاری رہیگی ایک رات میں

†[ ]شری محمد امین انصاری (اتر پردیش): ماننیہ اپ سبھا ادھیکشہ جی - میں آپ کا بہت آبھاری ہوں کہ آپ نے مجھے بولنے کا اوسر دیا -

ماننیہ ورد ریلوے پر سب ساتھیوں نے تعریفی وچار رکھے - میں بھی ریلوے منتری کے شاندار کارناموں کے سمبندھ میں کچھ وچار پرکٹ کرنا چاہتا ہوں - اکھل ایک مثال - اس سال الہ آباد کمبھ میلے میں جس میں ڈیڑھ کروڑ یاتریوں نے اشنان کیا - ایک فرشٹوار بھوکے کے طریقے سے آئے مسکراتے ہوئے اپنے اپنے گھروں کو لوٹ گئے - میں بچپن سے ہی کمبھ میلے دیکھتا آیا ہوں - بڑی دقت ہوا کرتی تھی - خاص طور سے ریلوے میں - مگر اس مرتبہ میں خود وہاں ایک ہفتے تک موجود رہا اور وہاں کے ادھیکاریوں نے بڑی محنت اور لگن کے ساتھ اپنے منتری کے آدیش پر کارہائے نمایاں کارنامہ پیش کیا -

ماننیہ ورد میں زیادہ بات نہ رکھ کر کے کچھ اپنی بات رکھنا چاہتا ہوں - اسکے ساتھ جوڑنا ہوں کہ ریلوے منتراليہ نے بڑے منتری جی اور چھوٹے منتری جی اور آپکے ادھیکاریوں نے مل کر نئی نئی ٹرینیں تیز رفتار والی چلائیں - مہاراشٹر - دلیش کی راجدھانی سے اودیوگ نگری کانپور کو جوڑ دیا لوگ خوش ہو گئے اور انکی بہت دنوں کی دلی تمنا پوری ہوئی - سپر فاسٹ ٹرین کا آنا جانا شروع ہوا - ماننیہ ورد میں منتری جی سے کہنا چاہتا ہوں کہ ہماری کچھ دعائیں لے لیجئے - میں دونوں منتری جی سے کہہ رہا ہوں - کہ الہ آباد کے لوگوں کی نظریں بھی آپ کی طرف لگی ہوئی ہیں - آپکی رکھان سے ظاہر ہوتا ہے کہ انکی امیدیں بڑھ گئی ایک ٹرین چلا دیجئے - الہ آباد کے محنت کش لوگوں میں مزدور ہیں - [illegible]

†[ ]Transliteration in Arabic Script.

ہیرا تھما کرنا چاہتا ہوں اپنے منتری جی سے کہ ٹرین لیٹ چل رہی ہے۔ مجھ کچھ اثر دکھائی پڑنے لگا ہے۔ کہ شاید میری بات پر کچھ وچار ہوگا۔ فیض آباد ایودھیا نگری سے صرف ایک دن کی ٹرین جاتی ہے۔ باقی تین دن شام سے جاتی ہے۔ مالیے ور سے بہت سی ٹرین چلتی ہیں۔ مہانا ایکسپریس۔ کاشی وادر ایکسپریس۔ مہانگری اور کئی ٹرینیں ہیں۔ مگر میں کہنا چاہتا ہوں پنڈت جواہر لال نہرو کے اس جنم شتابدی ورش کے اوسر پر وہ ایودھیا نگری سے مہانگری کالکا دہلی کو جوڑتی ہے اسکو روزانہ کیا جائے۔ اس میں ۱۸ بوگی ۳ ٹائیر کیول ایک بوگی اے سی۔ ۲ ٹائیر کی بوگی لگائی جائے۔ اور اس ٹرین کا نام سوراج ایکسپریس رکھا جائے۔ پنڈت جواہر لال نہرو فیض آباد بر تاپ گڈھ۔ سلطانپور الہ آباد سے اسی سوراج کی لڑائی یہ تدرنگا جھنڈا لہراتے ہوئے آئے تھے۔ اس لئے کچھ فائدہ تو دے دیجئے۔ آپ اس جنم شتابدی ورش میں اور مجھے آشا ہے کہ منتری جی ضرور اس پر وچار کریں گے۔

اب سمادھکشن (شری جگدیش دلسانی): اے اس کے لئے کوئی نئی گاڑی کی بات کیجئے۔ پرانی گاڑیوں کو کیوں نیا نام دینے کی بات کرتے ہیں۔

شری محمد امین انصاری: وہ ہمارے لئے لڑی خوشخبری ہے۔ جو ہم کو مل جائے تو ہم اسی کو لیٹ لینگے۔ اور اس کے امرتسر کم کرنے کی کوشش کرینگے۔ ہوائی منتری جی سے ہمارا یہ مانگ ہے۔

اگر یہ ٹرین فیض آباد سے چلے سلطان پور۔ پرتاپ گڑھ۔ سیوا ایشا۔ الہ آباد سے کٹنی جبلپور۔ ناگپور مسافر۔ گانگ پوری۔ کلیان۔ بمبئی وغیرہ۔

چودھری رام سیوک: پورا ہندوستان کور کر لیا۔

شری محمد امین انصاری: بھائی بھائی۔

سبھی کھوج گئے ہیں۔ اور کلیان اس کا اسٹوپیج ہو۔ اس کے علاوہ ۲۶ گھنٹے میں پہنچنے کے ۱۸ گھنٹے میں پہنچ سکتی ہے۔ اگر الہ آباد سے شتابدی لائن کر دی جائے۔ تو میں سمجھتا ہوں اس سے کافی سدھار ہوگا کیونکہ وہاں کی ٹرین بہت چلتی ہیں۔

شری مادھو راؤ سندھیا: اسٹیشن میں اسٹوپیج کم کروانا چاہتا ہے اور راجدھانی میں کیوں آپ بڑھانا چاہتے ہیں۔

شری محمد امین انصاری: مہاراج۔ آپ قدرتی دیالو ہیں۔ آپ تو بہت کچھ جانتے ہیں۔ اور اس کو دیکھ کر ہم گذارش کر رہے ہیں کہ آپ کچھ بانٹیں گے ورنہ۔ ہم لوگ تو رہا یا ہیں۔ مانگتے ہی رہیں گے۔ اور آپ دیتے ہی رہیں گے۔ ایک بات ورض کرنا چاہتا ہوں اپنے منتری جی سے ہمارا کہنا چاہتا ہوں کہ

اس میں بمبئی گیا تھا۔ وہ ایک ہفتہ رہا۔ وہاں الیس ہزار لوگوں کو وہاں اتر پردیش کی طرف کے جو لوگ ہیں۔ شادی بیاہ یا چھٹیوں کے دن آنا چاہتے ہیں۔ وہاں ریزرویشن کوٹری ٹائر کا ہیں کیونکہ بکنگ بہت زیادہ ہے۔ میں چاہتا ہوں کہ منتری جی کہیں سے ایک دو بوگی کوچ کھانچ کر وہاں لائیں اور دی جی

شری محمد امین انصاری: بہت بہت شکریہ آپکا مدد کرنے کیلئے۔ میں ایک بات اور منتری جی سے کہنا چاہتا ہوں کہ آپ کے کام کی تعریف جتنی کی جائے اتنی کم ہے۔ اور اس لئے بہت سے لوگ تو نکتہ لگاتے ہیں۔ انکو اپنی آنکھ کا تنکا دکھائی نہیں پڑتا۔ یہ لوگ جو ہمارے بیچ میں بیٹھے ہیں میں کہوں گا کہ انکو تو تعریف کرنا چاہیئے۔ ..... (مداخلت) ....

شری ایشی دت یادو: آپ نے پہلے سے کیسے اندازہ لگا لیا تعریف نہ کرینگے۔

اپ سبھا ادھیکش (شری جگدیش ڈیسائی): سب نے تعریف کی ہے۔ مالویہ جی نے بھی اپنے بارے میں تعریف کی ہے۔ اور آپ بھی کر رہے ہیں۔

شری محمد امین انصاری: یادو جی نے سوال کیا کہ تعریف ہمارے منتری جی کی ہے۔ میں اپنی بات والس لیتا ہوں۔ میں سمجھتا ہوں کہ ہمیں ساری یادداشت کا کم سے کم اتنا کھلا ہوا دل تو رکھنا ہے۔

ایک بات اور کہنا چاہتا ہوں منتری جی سے۔ آجکل بے ٹکٹ چلنے والوں کا زور ہے اس پر تھوڑی سختی کی ضرورت ہے۔ ایک سال پہلے تھوڑی سختی کی گئی تھی تو معلوم ہوا کہ لوگوں میں بات آئی کہ سدھیا جی کا گیہ آگیا ہے بچکر رہو۔ بے ٹکٹ مت جاؤ ورنہ جیل ہی جاکر گاڑی رکے گی۔ لوگوں میں ایک گلط اپیٹ آگئی تھی۔ آج بدماش غنڈے۔ لفنگے بے ٹکٹ دھیارمنیوں کے نام سے ریل میں بے ٹکٹ سفر کرتے ہیں۔ اور دھیارمنیوں کو

سے بنارس۔ وی ٹی سے فیض آباد۔ وی۔ ٹی سے گورکھپور۔ وی۔ ٹی سے ڈبرہ دون کے لئے ٹرینیں ہیں لوگوں کی ڈیمانڈ تھی، ٹائم کی چلائی جائیں تاکہ وہاں کے لوگوں کو سہولیت ہو سکے۔

والس چیرمین سر۔ میں نے دیکھا کہ کلیان، گورکھپور ایکسپریس ٹرین ہمارے اپنے منتری جی کے علاقہ سے جا رہی تھی۔ (مداخلت)

اپ سبھا ادھیکش (شری جگدیش ڈیسائی): اب آگلی گاڑی ہو بھئی میں، دو منٹ باقی ہیں۔

شری محمد امین انصاری: جب لوگوں نے کہا تھا پرساد جی۔ ہمارے منتری جی کی گاڑی جا رہی ہے۔ اور اس میں کلیان کی لوگ لگی ہوئی الہ آباد جا رہی ہے۔ کلدیپ جی کی نگری میں۔ اسمیں کاشی وادر وغیرہ میں کلیان سے کنکٹ نہیں ہے۔ ہم نے کہا نہیں ابھی وہ موجود ہیں اور ہمارے منتری جی ضرور دھیان دینگے کہ کلیان سے ایک لوگ ہو۔ اس سے لگا ہوا ایک مجونڈی بڑا شہر ہے جسمیں کوئی تین لاکھ پاور لوم چلتے ہیں۔ اور اتر پردیش سے اسکا روزانہ عاملہ جڑا ہوا ہے۔ تو کلیان مجونڈی یا تھانہ یہ سارے علاقے اتر پردیش کے مزدوروں کی زندگی سے جڑے ہوئے ہیں۔ میں سمجھتا ہوں کہ منتری جی اس اور ضرور دھیان دینگے۔

اپ سبھا ادھیکش (شری جگدیش ڈیسائی): میں نے بھی آپ کا کیس پلیڈ کیا ہے۔

ہو ایک اچھا ریلوے ہے۔ اور یہ ترقی کی طرف
اپنی منزل کی طرف آگے بڑھے گا

آخر میں میں بڑے نمری جی اور چھوٹے
نمری جی کو دھنیہ دیتا ہوں اور آشا کرتا ہوں
جو مسودے تھوڑے سے سجاؤ کر لیے ہیں۔ ان
کو دور کر لیا جائے۔]

उपसभाध्यक्ष (श्री जगेश देसाई) श्री ईशदत्त यादव । कृपया पांच मिनि में समाप्त करें ।

श्री ईश दत्त यादव : महोदय, मे समय तो आधा हो गया । मान्यवर, व 1988-89, 89-90 के लि माननीय रेल मंत्री जी ने जो विनियो विधेयक प्रस्तुत किया है, इस पर मु कोई आपत्ति नहीं है । वे भारत व संचित निधि से धन निकालें, मुझे विश्वा है कि वे इस धन का सदुपयो करेंगे ।

महोदय, हमारे बड़े भाई अंसार साहब अभी कह रहे थे कि हम लो प्रशंसा नहीं करते तो हम विपक्ष ह लोग सरकार के अच्छे कार्यों की प्रशंस करते हैं, लेकिन जो गलत कार्य हैं उसक निन्दा किए बगैर भी नहीं रहते । य तो आप लोगों की मजबूरी है कि आ सही करें चाहें गलत करें, आपको त तारीफ ही तारीफ करनी है और प्रधान मंत्री जी का नाम बार-बार लेना है

माननीय उपसभाध्यक्ष जी, माननीय रेल राज्य मंत्री और उपमंत्री जी दोनों इस बात से सहमत होंगे और बात सही भी है कि आर्थिक विकास के लिए रेलों का विकास होना बहुत ही आवश्यक है । लेकिन मेरी माननीय रेल मंत्री जी से शिकायत है कि का तो वह कर रहे हैं, शताब्दी एक्सप्रेस तक चला दी है । लेकिन मेरी यह शिकायत है कि जो विकसित क्षेत्र हैं, उन्हीं का विकास कर रहे हैं जबकि दूरदराज

بدنام کرتے ہیں۔ دوسرے اس طرح چلنے والوں کو روکا
جانا چاہیئے۔ تاکہ امن پسند عوام پسنجر کو پانڈا
کرنے میں پوری سہولیت حاصل ہے۔
دوسری بات کہنا چاہتا ہوں۔
آپ سعادت حسین (شری گلیشن ڈلسائی) : بس اب
آپ ختم کیجئے۔
شری محمد امین انصاری۔ بس ختم کرتا ہوں۔ تانے بانے
کا مسئلہ ہے۔ ریلوے کے مال کی ڈھلائی میں ایک مثال قائم
کی ہے۔ ترقی کی منزل کی طرف تیزی سے بڑھنے کا راستہ
بنایا ہے۔ ہیڈ لوم کپڑا پارسل جاتا ہے۔ پہلے اس
پر ہاف ریٹ تھا۔ ہینڈ لوم کاٹن کلاتھ پر لیکن اب پورا
ریٹ ہے۔ میں کہنا چاہتا ہوں کہ ہینڈ لوم کے لیے آپ کی طرف
سے کچھ مدد ہو جائے کہ اسکی پارسل پر ۵۰ پرسینٹ
ریٹ کر دیا جائے۔ دوسری بات۔ جو یہ پارسل جاتے ہیں۔
وہ مگہ مگہ چنگی پر اتار دیئے جاتے ہیں۔ اس کے لیے
گذارش ہے کہ بڑی بڑی سڑکیں سے ان چنگیوں پر بھجوا دیئے
جہاں کے لئے پارسل بک ہے تاکہ جلدی سے مال اپنی
منزل پر پہنچ جائے اور کسانوں کو کچھ راحت مل سکے۔ میں
آخر سے یونین گورنمنٹ سے کہنا چاہتا ہوں کہ ریلوے منسٹر کو
زیادہ سے زیادہ دھن دیا جائے۔ تاکہ وہ دنیا کے مقام
پر اونچا پہنچ سکے۔ ایشیا کے مقام پر تو ابھی کچھ
ہے۔ جو قابل مبارکباد ہے۔ ریلوے منسٹر دنیا کے
اندر اپنا مقام پیدا کرے۔ یہی ہم سب کی شبھ کامنا ہے
تاکہ ہمارے پردھان منتری راجیو گاندھی جی جو اس دیش
کو ترقی اور وکاس کے راستے پر لے چلنا چاہتے ہیں۔

[श्री ईश दत्त यादव]

के जो पिछड़े क्षेत्र हैं जिनका कि विकास होना चाहिए, जहां कि रेल लाइन बननी चाहिए जिससे कि लोगों के लिए आवागमन की सुविधा हो जाएगी, रेल लाइन बन जाने के बाद कल कारखाने लगेंगे और आर्थिक विकास होगा, तो उस ओर माननीय मंत्रीजी को ध्यान देना चाहिए । लेकिन आप जहां रेल हैं वहीं बराबर रेलें चला रहे हैं और पूरे हिंदुस्तान को कुछ जगहों पर समेटकर रखना चाहते हैं । इसलिए मेरी यह अनुरोध है कि देश के हर कोने को रेल से जोड़ने के लिए आप प्रयास करें ।

महोदय, मैं रेल मंत्री जी की तारीफ करूंगा । इस वर्ष के बजट में पार्लियामेंट में कह दिया और अखबारों की सुर्खियों में, रेडियो और टेलिविजन पर भी आ गया कि यात्री भाड़े में कोई वृद्धि नहीं, लेकिन वहीं माल भाड़े की दर में 11 प्रतिशत की वृद्धि कर दी । महोदय, पूरा देश तो यात्रा नहीं करता । हमारे 80 करोड़ के देश में कुछ प्रतिशत लोग ही यात्रा करते हैं । लेकिन माल भाड़े की दर बढ़ा देने से तो 80 करोड़ लोग प्रभावित हो गए क्योंकि सामान मंहगा हो गया ।

दूसरे, मैं मंत्रीजी की तारीफ इसलिए करूंगा कि ट्रेन तो एक ही है लेकिन उसके तीन नाम रख दिए हैं, चार नाम रख दिए हैं । अखबार में पढ़ने से लगता है कि तमाम ट्रेन बढ़ा दी हैं । इस सम्बन्ध में दो-तीन ट्रेन का उदाहरण मैं देना चाहता हूं । एक ट्रेन चला दी गोरखपुर से दिल्ली तक उसका नाम है शहीद एक्सप्रेस । वह तीन दिन चलेगी और जब तीन दिन बनारस से दिल्ली तक चलेगी तब उसका नाम सरजू-जमुना एक्सप्रेस होगा । दूसरी एक ट्रेन 83 अप जो बनारस से दिल्ली के लिए चलेगी तो उसका नाम 83 अप होगा जबकि वह वाया शहगंज आएगी और जब वाया सुलतानपुर जाएगी तब उसका नाम होगा 113 अप । फिर एक और ट्रेन है पुरी एक्सप्रेस, उसी को कह दिया नीलांचल । यह तो हमारे रेल मंत्रीजी की बुद्धिमत्ता है, चालाकी है । इस देश में ट्रेन
5.00 P.M. तो कम चला रहे हैं लेकिन देश की जनता को प्रभावित करने का प्रयास कर रहे हैं कि हम ज्यादा ट्रेनें चला रहे हैं । . . . **(व्यवधान)**

कुमारी सईदा खातून (मध्य प्रदेश) : ट्रेन का नाम एक ही कैसे दे सकते हैं ? इसका मतलब गौरखपुर से एक ही ट्रेन है । . . . **(व्यवधान)** . . .

श्री ईश दत्त यादव : ट्रेन एक ही है, नाम बदल देते हैं । . . . **(व्यवधान)** . . .

मान्यवर, मैं जब कुछ क्षेत्रीय समस्याओं के बारे में भी अनुरोध करना चाहता हूं । माननीय राज्य रेल मंत्री जी तो बहुत दूर के रहने वाले हैं लेकिन माननीय रेल उपमंत्री जी तो हमारे पड़ौसी हैं, हमारी व्यथा को जानते हैं, हमारी कमिश्नरी के हैं, कि गाजीपुर, बलिया, आजमगढ़, जौनपुर, यहां एक रेल लाइन है और हम समझते हैं कि जब हिन्दुस्तान में कल्पना की गई होगी रेल लाइन बनाने के लिए, रेल पटरी बनाने के लिए, और रेल का डिब्बा बनाने के लिए वही आज भी है जो शुरू में चला होगा । मान्यवर, आप शताब्दी एक्सप्रेस पर चल रहे हैं और पूर्वांचल के दसों जिलों के वही पुरानी ट्रेन, वही पुरानी लाइन है और माननीय मंत्री जी से मैं अनुरोध करूंगा कि किसी दिन सरप्राइज विजिट करें आप उस ट्रेन में । उसमें कोई फर्स्ट क्लास का डिब्बा आपको नहीं मिलेगा, कभी-कभी एक लगा देते हैं जिसमें चार आदमी से ज्यादा बैठते नहीं , दो बर्थ का फर्स्ट क्लास का डिब्बा । यह भी जब हिन्दुस्तान में इन्वेस्टीगेशन हुआ होगा ट्रेन का, ट्रेन के डिब्बे का, तब वह डिब्बा वहां पर भेज दिया गया, कभी-कभी लगाते हैं । . . . **(व्यवधान)** . . .

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री महावीर प्रसाद) : माननीय यादव जी, इसीलिए तो छपरा, ब्यास, वाराणसी और कटनी को इतना पैसा दिया गया । . . . . **(व्यवधान)**

श्री ईश दत्त यादव : माननीय उप-मंत्री जी, आप शताब्दी एक्सप्रेस से जौनपुर और आजमगढ़ के लोगों को चलाना चाहते हैं, ऐसा संभव नहीं है। छपरा एक्सप्रेस नहीं जाएगी, ? हम तो इस तरफ आने की बात कर रहे थे।

दूसरा मेरा निवेदन है कि जो आपकी ट्रेन चलती है उसमें शायद ही कभी लाईट रहती हो। 150 किलोमीटर की यात्रा यात्रियों को अंधेरे में ही करनी पड़ती है और उस ट्रेन का कोई मेल नहीं कोई लखनऊ आना चाहे, बनारस आना चाहे, दिल्ली आना चाहे, मद्रास जाना चाहे, किसी ट्रेन का उससे कनेक्शन नहीं ...(**व्यवधान**) ...

उपसभाध्यक्ष (श्री जगेश देसाई) : बस, खतम कीजिए।

श्री ईश दत्त यादव : मैं समाप्त कर रहा हूं, ज्यादा समय नहीं लेना चाहता हूं।...(**व्यवधान**)

उपसभाध्यक्ष (श्री जगेश देसाई) : सात मिनट हो गए हैं आपको।... (व्यवधान)

श्री ईश दत्त यादव: मैं यह मानता हूं कि आप लोगों की कुछ सीमायें हैं। प्लानिंग कमीशन आपको पर्याप्त रुपया नहीं देता है। हम सब लोगों की मांग है, माननीय सदन के माध्यम से, कि प्लानिंग कमीशन आपको ज्यादा धन दे क्योंकि पिछले वर्ष की बजाय जो 16,917 करोड़ था, उसकी बजाय अबकी बार आपको 16,358 करोड़ दिया गया है। आपके साधन सीमित है, लेकिन मान्यवर, मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूं कि सन 1953–54 में एक पटेल कमीशन बना था।...(**व्यवधान**)..

उपसभाध्यक्ष (श्री जगेश देसाई) : और नहीं, खत्म कीजिये।...(**व्यवधान**)...

श्री ईश दत्त यादव : मैं पटेल कमीशन की बात करके खतम कर रहा हूं। पटेल कमीशन बना था और पटेल कमीशन ने सुझाव दिया था कि यहां पर बड़ी रेल लाइन बनाई जाये और हम समझते हैं कि 1952–53 से लेकर आज तक बार-बार यह लाइन चलाने की 10–12 जिलों के विकास के लिये यहां एक बड़ी लाइन बना दें। मैंने एक प्रश्न पूछा था, मान्यवर, इसी सदन में अनस्टार्ड क्वेश्चन के रूप में और रेल मंत्री जी ने मुझे जवाब दिया था– कि इट विल बी अन इकनामिकल। उसका हिन्दी में अर्थ है अन इकनामिकल का कि अर्थ-विहीन है या इस कोई आमदनी नहीं होगी। मैं जानना चाहता हूं कि रेल मंत्री जी से कि क्या आप कोई बिजनेस कर रहे हैं रेल चलाकर के या जनता की सुविधा का भी कुछ दृष्टिकोण रखेंगे ? लाभ होना चाहिये, आमदनी होनी चाहिये, मैं इससे सहमत हूं, लेकिन जनता की सुख-सुविधा का भी आपको ध्यान रखना पड़ेगा। मेरी आपसे प्रार्थना है कि बलिया से लेकर शाहगंज तक लगभग 140 किलोमीटर है, इसको अगर आप बड़ी लाइन में तबदील कर दें तो दिल्ली का, मद्रास का, कलकत्ता, का बम्बई का, हर जगह का इससे संबंध हो जायेगा और नहीं तो इन शहरों से दूसरी जगह जाने में कई कई दिन लग जाते हैं और वहां किसी ट्रेन का मेल नहीं होता है। शाहगंज और लखनऊ जाने के लिये, जो 280 किलोमीटर है कभी-कभी एक-एक, दो-दो दिन लग जाते हैं।..(**व्यवधान**)

उपसभाध्यक्ष (श्री जगेश देसाई) : बहुत टाइम ले लिया। गाड़ी बहुत लेट हो गई।

श्री ईश दत्त यादव : मैं आपकी आज्ञा शिरोधार्य करता हूं लेकिन अन्त में निवेदन करना चाहता हूं कि गरीब और पिछड़े हुये जो इलाके हैं उनके लिये रेल लाइनों का विस्तार करें ताकि देश के आर्थिक विकास में मदद मिल सके और देश के उद्योग धंधे पनप सकें। धन्यवाद।

SHRI ALADI ARUNA *alias* V. ARUNACHALAM (Tamil Nadu): Mr. Vice-Chairman, Sir, today we are discussing the Resolution and the Appropriation Bill. Sir, it is doubtful whether we are giving importance to the recommendations of the Railway Convention Committee and whether this Government is seriously considering the observations and decisions of the Committee. If you go through the record, in few areas the Government have come forward to accept the recommendations of this Committee. Otherwise, most of the recommendations which are more useful and fruitful for the people, the Ministry of Railways has not come forward to accept them. Sir, if you go through the important issue of ongoing new lines project, you will find that more than 31 projects are pending for years together and in spite of the repeated reminders and requests from the public, the Government has not come forward to complete those pending lines Not only the public, but the Railway Convention Committee also has pressed this issue with all the emphasis at its command. I would like to draw the attention of the House that the Committee had, in its earlier report, said that the Ministry of Railways should pay greater attention to completing the ongoing railway projects which are pending for a long time and these projects should not be allowed to linger on from Plan to Plan. Take the case of the Karur-Dindigul project. Sir, it was inaugurated in 1982. So far we have completed one-third of the work. The Hon. Minister might have received many memoranda. I have also received a copy of the same. Sir, all the people from the South have been repeatedly demanding from this Government to allot more money. There is hartal and bandh, everything is going on, for enhancement of the allocations and due to our pressure and utterances here. Last year the allotment was Rs. 5 crores. Now, it has been decreased to Rs. 4 crores. That is the achievement I would like to know from the hon. Minister as to when he is going to complete these projects. The Railway Convention Committee very clearly stated that when we take up the new lines, we must consider first whether we have completed the earlier lines in the respective States. The Government is not giving serious consideration to this aspect. Therefore, I again request the Minister to respect the voice of the people and link that area from Tuticorin to Dindigul with a broad gauge line as early as possible. At least, there must be an increased allocation. Then, regarding the electrification of the trunk routes, I am not going into it. As stated by Mr. V. Narayanasamy, whatever lapses were there in the past, but as far as the Seventh Five Year Plan is concerned, this Government has created a good record in electrification. I have no difference of opinion. But, Sir, in taking the trunk routes, the Government is very particular about Bombay-Delhi, Calcutta-Delhi but it totally forgets Madras-Delhi, Madras-Calcutta and Madras-Bombay. The Committee has stated that these schemes should be taken up at least in the Seventh Five Year Plan. These schemes should be included if it is not possible to implement them. But so far, to the best of my knowledge, the Government has not come forward to include these schemes in the Eighth Plan itself. Therefore, I appeal to the hon. Minister to include the trunk route electrification of Madras-Calcutta and Madras-Bombay. Then, Sir, one more thing. We have accepted the recommendations in which the grant in lieu of passenger tax is also excluded. But, Sir, in the Eighth Finance Commission's report it has been clearly state-earlier the amount was very meagre, less than Rs. 13 crores. Perhaps the figure may be incorrect. But in the Eighth Finance Commission's report it has

been clearly stated that every year Rs. 95 crores should be given to the State in lieu of tax on railway passenger fares. But this fixation is applicable only to the year 1988-89. The Eighth Finance Commission has not stated anything beyond that period. So I would like to know from the hon. Minister what the proposal under his consideration is. Your revenue has increased. It is your bounden duty to increase the grant to the States. That has not been mentioned in this Resolution. So, I appeal to increase the grant in lieu of tax on railway passenger fares.

With these words, I conclude.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): Mr. S. V. Virumbi, Five minutes. (*Interruptions*)

SHRI ALADI ARUNA *alias* V. ARUNACHALAM: Sir, he is making his maiden speech.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): I know. That is why instead of four minutes, I have given five minutes. (*Interruptions*) Then, you do not speak on this subject. You can speak on some other subject.

SHRI ALADI ARUNA *alias* V. ARUNACHALAM: He will try to finish. Another, kindly show some indulgence.

SHRI S. VIDUTHALAI VIRUMBI (Tamil Nadu): Mr. Vice-Chairman, Sir, since this is my maiden speech, I have decided to address the House in my mother tongue in Tamil Nadu guage. *Mr. Vice-Chairman, Sir, since it has been our long cherished desire to see Tamil-one of the few ancient classical languages of world-as one of the official languages of this country and this being my maiden speech, I feel it would be in the fitness of things to speak in Tamil on The Appropriation (Railways) Bill, 1989.

*English translation of the original speech delivered in Tamil.

Before I speak on this Bill, I feel it is my bounden duty to recall the services of the great leaders who worked for the upliftment of the people of Tamilnadu-the State I represent in this august House with pride. I bow my head in reverence to Thanthai Periyar, the late leader of the Dravidian movment and the lucifer of Tamils, who lit the lamp of self respect in Tamilnadu. I bow my head in reverence to the desciple of Thanthai Periyar and the founder of D.M.K., our late lamented Dr. Anna.

Sir, on the demise of both these great leaders, when there was general fear that Tamilnadu and the Tamils might be orphaned, it was Dr. Kalaingnar who became the revered leader of the Tamils. Today, following the path shown by Thanthai Periyar and Dr. Anna, our Dr. Kalaingnar marches ahead as torch-bearer leading the people of Tamilnadu todards prosperity. So I take this opportunity to salute him in reverence. Cutting across political affiliations I bow my head to the late leaders of Tamilandu: Periyaravar Kamarajan, Rajaji, Quai-de-Milleth and Pasumpon Muthuramalinga Thevar, for the invaluable services they rendered to the people of Tamilnadu. At this stage I wish to make one thing very clear. I am sure you will understand me and agree with what I say. I am a Tamilian by language, Dravidian by race, and Indian by nationality. It is my sincere wish to put on record that my love and respect for my language and race will not only safeguard the unity and integrity of the country but will go a long way in strengthening this. Because of the paucity of time. I do not want to stretch my prologue any further.

Hon'ble Member Mr. Aladi Aruna who preceded me referred to Karur-Dindugal and Madurai-Tuticorin railway lines. When the plans were formulated to construct these lines,

[Shri Viduthalai Virumbi]

the estimated cost was Rs. 42 crores. But, because of the inactivity of the Government the plans could not be executed on time and today the escalated cost is estimated at Rs. 144 crores. However, so far the Government has spent only 48.51 crores. It has to allocate 95.49 crores more. The Hon'ble Railway Minister Shri Madhavrao Scindia, who allocated Rs. 6 crores this year has allocated only Rs. 4 crores for the next year. Surprisingly he has reduced Rs. 2 crores this year. If you keep allocating Rs. 4 crores a year it will take roughly about 23 years more to complete the project. Will it not raise doubts in the minds of people, whether at all the Government is interested in executing this plan. The Tamilnadu Chamber of Commerce and Industry, to register its protest, declared bandh and went on fast on 14th March in Madurai and some other places.

The Madras Rapid Transit System should have received due attention of the Minister and at least Rs. 25 crores should have been allocated. But it has received a paltry Rs. 10 crores. There was also a discussion on this issue between the Hon'ble Railway Minister and Hon'ble Mr. K.P. Kandasamy, a Minister of Tamilnadu. I hope something fruitful will come out of this discussion. I am also surprised to see a conspicuous omission of many projects in Tamilnadu. I do not understand the reason for this kind of neglect when it comes to Tamilnadu. Before Independence, the Britishers had a plan to lay rail track from Erode to Mysore via Gopichettipalayam and Sathiyamangalam. When I don't find even the very name of that plan anywhere, I wonder whether this plan had also quit India with the Britishers. So, I request the Hon'ble Minister to cull out the file and consider this project with all the care it merits. However, I hope he would not say that he would have sympathetic consideration on this project because, he has said that the phrase 'active consideration' has a deeper and pragmatic sense over the phrase 'sympathetic consideration'. Therefore I look forward for his active consideration. As regards the conversion of Meter-gauge into Broad-gauge, both Karur-Dindugal and Salem-Bangalore railway lines have remained in dormancy over decades. Of course one would say there is a broad-gauge line from Salem to Bangalore via Jolarpet. But I may tell you that this route is longer by 33 Kms. than the one via Dharmapuri and Krishnagiri. If the Government converts this Salem-Bangalore line via Dharmapuri and Krishnagiri into Broad-guage there will be two fold benefit. Firstly, the passengers will be saving time besides saving money.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): Now conclude please.

SHRI T. R. BALU: Sir it is his maiden speech. So please give him little more time.

SHRI S. VIDUTHALAI VIRUMBI: Kindly give me five more minutes. Secondly, since the Government is committed to the policy of conservation of energy and fuel, reduction of 33 Kms. will mean a considerable amount of energy and fuel conservation. So there is no reason why the Government should not take up this project immediately. In spite of strong recommendations by the Technical experts Committee to set up Railway Coach Factory at Karamadai in Tamilnadu in order to minimise the cost of production, the factory has been set up at Kapurthala. I am neither annoyed nor envious about it. Let Kapurthala grow and prosper. But since we are still in need of more number of trains and coaches I only make an appeal to the Government to set up another factory at Karamadai in the near future and remove the grievances of the people of Tamilnadu. Next, I am constrained to bring a very pertinent

point to the notice of the Hon'ble Minister. It has been decided to phase out the steam locomotives in rapid pace. This decision has struck terror in the minds of the workers engaged in steam locomotives for they fear retrenchment and redundancy. I know personally the kind of agony that has been troubling the minds of the workers at the workshop in Ponmalai in Tamilnadu. The Hon'ble Minister Shri Madhavrao Scindia would say that there won't be retrenchment because of this phasing out. But there is another fear, a very genuine fear, in the minds of the workers that since this phase out means reduction of employees stage by statge in the steam locomotive workshops, their children might not get employment opportunities there, a privilege they otherwise enjoy. Their fears can be allayed only if the Hon'ble Minister promises to convert these workshops into manufacturing units.

For the last 20 years there has been persistent demand to construct a flyover in North-Coimbatore. But surprisingly, so far, the Government has been maintaining a regretable silence on this matter. I, very hopefully, expect a categorical reply from the Hon'ble Minister on this issue. Next, I wish to draw the attention of the Hon'ble Minister to a very recent decision of Railways to change the timing of train without rhyme or reason. The prestigious Grant Trunk Express that runs between Madras and New Delhi used to reach New Delhi around 6 A.M Now it has been rescheduled to reach New Delhi around 11 A.M. It causes lot of inconvenience to passengers, particularly the office-goers. So, I request the Hon'ble Minister to look into this and issue necessary instructions to put back the train to its old schedule.

Sir, between Jolarpet and Salem there is a railway station known as Morappur. This is the only railway station that connects Dharmapuri district to the railway network. But it is a matter of regret that only one or two trains stop at this station No super-fast train stops there. The people of Dharmapuri feel neglected. Through you Sir, I appeal to the Hon'ble Minister to be sympathetic and issue necessary directions to stop all the passing trains at Morappur atleast for a few minutes. As far as freight is concerned I have a long list of points. But because of the paucity of time I will refer to just one or two: One major area of concern is that the movement of goods from South to other parts of the country has considerably reduced. For this I will only blame the Director-General of Supplies and Disposals.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): Please conclude now. I am sorry, there is no time.

AN HONOURABLE MEMBER: Sir, this is his maiden speech. Please give him a few more minutes.

SHRI S. VIDUTHALAI VIRUMBI: Sir, I will finish in a couple of minutes. (*Interruption*)

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: Sir the Hon'ble Member is speaking at the speed of super-fast train, but the translation is in the speed of goods-train.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): Because he wants to say everything in this short time. (*Interruption*)

SHRI S. VIDUTHALAI VIRUMBI: Sir, it is my open accusation that the Director-General of Supplies and Disposals does not purchase even 4 per cent of the goods from the Southern region. Because of this the people in the South feel that their interest is always ignored. If remedial measures are taken it will not only remove this kind of ill-feelings but will also bring a phenomenal profit to Railways.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): You keep something for the future also.

SHRI S. VIDUTHALAI VIRUMBI: Sir, I am finishing in a minute or two.

Oil has been struck in South Arcot and Tanjore districts of Tamilnadu. High grade oil is obtained in huge quantity from the oil wells in these two districts. An oil refinery and two power stations are to come up there soon. But unfortunately these two districts are connected to Madras only by meter-gauge. It is time this line is converted into Broad-gauge on war-footing. Till such time, super-fast trains at good frequencies should be run besides increasing the number of goods trains on these lines. Indeed, I have lot of things to say. But in deference to the Chair and because of time constraint I don't want to refer to all those points. I just want to quote one thing from a popular Tamil Daily 'Dhinamani'. It is not a pro-DMK news-paper. I do not say it is anti-DMK either. It is said to be impartial. I would like you to know the reaction of this Daily to the Railway Budget. I quote:

"This Railway Budget has disappointed the people of Tamilnadu. For the laying of Broad-gauge line between Karur-Dindugal and Madurai-Manjachi, the fund allocation for the year 1989-90 has been reduced to Rs. 4 crores as against Rs. 6 crores this year. This project which has been moving in turtle-pace will be thus delayed by over 10 years. The cost will also escalate alarmingly. For the Madras Rapid Transit System also, the fund allocation will be as usual, to the tune of Rs. 9.85 crores in the coming year. The total estimated cost of the project is Rs. 100 crores. Unless Rs. 23 crores is allocated every year, even the first phase of this project from Madras-Beach to Ghepak cannot be completed as per schedule. It is proposed to spend Rs. 6 crores each, for laying second railway line between Tamaram and Chengalpattu and for laying 3rd line between Pattabiram and Thiruvallur. Of the total amount of Rs. 4450 crores proposed to be spent on new construction and renovation in the coming year, Tamilnadu gets a meagre allocation of Rs. 26 crores. This only reflects to step-motherly treatment of the Government. Tamilnadu gets only one of the 15 new express trains proposed to be introduced. So one cannot but think that since Congress (I) could not come to power in Tamilnadu in the recent Assembly election, the Congress (I) and its leader, who toured the State 11 times, have lost all the affections, they had for the people of Tamilnadu overnight."

This is what 'DINAMANI' has to say about the Railway Budget. So I urge upon the Hon'ble Minister to remove this disparity and allocate more funds for Tamilnadu so that the people there do not feel that they are being ignored. I hope he will reconsider the projects pertaining to Tamilnadu and fulfil the wishes of the people.

I thank the Hon'ble Vice-Chairman for having given me more time.

श्री सत्य प्रकाश मालवीय : श्रीमान, आज उपसभापति जी ने घोषणा की थी कि ठक्कर आयोग की रिपोर्ट की कम से कम सौ प्रतियां यहां पर मिल जायेंगी । मैं अभी काउंटर पर गया था, वहां एक भी प्रति नहीं पहुंची है जबकि इस समय साढ़े पांच बजे हैं ।

श्री ईश दत्त यादव : इसकी कापियां सबको दिलवाइये . . . (**व्यवधान**) यहीं बंटवा दें मंगवा करके ।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): I will check up.

SHRI SATYA PRAKASH MALAVIYA: It means assurances by the Chair are not being implemented.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): Some copies have been received. One of our officers has gone to check up the position. I will find out and let you know.

SHRI SUKOMAL SEN (West Bengal): Everytime the Chairman gives the assurance, we find....

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): I have told you some copies have come. About that one of our officers has gone to check up.

Now, Mr. Sourendra Bhattacharjee.

PROF. SOURENDRA BHATTACHARJEE (West Bengal): I have just been told that after some time, copies will be available.....

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): You speak on Railways. I will tell you the position. Hundred copies of the final report are being made available within a short time.

PROF. C. LAKSHMANNA (Andhra Pradesh): When?

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): Today. Hundred copies will be available within a short period.

PROF. SOURENDRA BHATTACHARJEE: Since the report may be available shortly, let me deal with what is at hand, meaning the Appropriation (Railways) Bill.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): And within five minutes.

PROF. SOURENDRA BHATTACHARJEE: I will try my best, since it is not my maiden speech, and I will confine myself within the time.

श्री ईश दत्त यादव : जब तक कापी नहीं आयेगी तब तक बोलते रहेंगे।

PROF. SOURENDRA BHATTACHARJEE: The Railway Minister presented a budget without following the most unpopular path, that is, increasing passenger fare. But in other way, it took much more. It was socialised, so to say. There was increase of 11 per cent in freight charges with very limited—niggardly, as they say—exemption. That is one part of it. The other part is, at least so it seems to me, that since there was no increase in the passenger fare, the question of passenger amenities remains absent, save and except perhaps, that close-circuit T.V. sets were provided at some stations. As the Minister told in his reply to my Unstarred Question, the Railways had to incur no expenses on this account. though no end to the inconvenience of the passengers. But so far as other amenities are concerned, will the amenities be at others' cost? Will that be the motto of the Railways? I do not know Let the hon. Minister shed more light on this aspect of the matter.

In regard to certain projects which were, or at least, which seemed to have been, cleared earlier, the position has been very strange. Hon. Member, Shri Ashis Sen, pointed out about the Eklakhi-Balurghat project. Only Rs. 1,000 remains as allotment. What will be done with this amount? This is one thing. Then, there is the question of Budget Budget-Namkhana line and the Contai-Digha connection. All these projects in West Bengal have either been totally neglected or only some farcial allotments have been made. I would expect the hon. Minister to have a fresh look into these matters. All these lines are very vital not only for the people of the area but for the the economy of the area as well.

Then, regarding the circular railway and the metro railway. The allotment is such that there has been tremendous cost escalation. Further escalation is inevitable if the Government and the Railways are not mindful of the expe-

[Prof. Sourendra Bhattacharjee]

ditious completion of these projects which are vital not only for Calcutta but for the entire metropolitan area as well.

Since the time is very short, I would end by making two or three more points. I had occasion to draw the attention of the Minister to the withdrawal of the train running to North Bengal and a portion of Assam—the Janata Express. The reply that I got was that it was really a readjustment. (*Interruptions*). and there is no complaint from the area. I personally went to the North Bengal areas and a portion of Murshidabad and Burdwan Districts. The absence of this train is felt very much by the people of these areas. Earlier, my friend from Andhra Pradesh referred to the withdrawal of the Madras-Bombay Janata Express. If the Janata Express is not to be restored, at least, an additional train between Calcutta and North Bengal should be introduced to mitigate the hardship, the suffering felt by the people of this area which has long been neglected. Regarding (*Interruptions*).

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): Prof. Lakshmanna, please sit down.

PROF. C. LAKSHMANNA: He can stop for one minute.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): Only two minutes are left. (*Interruptions*). Let him complete his speech.

PROF. C. LAKSHMANNA: It is a question of privilege I am raising.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): How can you raise a question of privilege when a speech is going on? I am not allowing you. (*Interruptions*). Let him complete his speech. (*Interruptions*). I am not allowing you. Can you not wait for two minutes?

PROF. C. LAKSHMANA: We have waited for two days.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): I am not allowing you. Please sit down. I have told you several times. (*Interruptions*).

PROF. C. LAKSHMANNA: I have been making an appeal...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): Prof. Bhattacharjee, please go on.

PROF. SOURENDRA BHATTACHARJEE: I am not grudging the Shatabdi Express. But I have one point in regard to the speed of the Rajdhani Express. It is now 17 hours instead of original 14½ hours. I would like to the Minister kindly to examine whether its running time can be shortened and reduced.

There is one more thing. It is our experience, coming from Calcutta to Delhi, that a particular portion of the track between Allahabad and Kanpur is fraught with some danger, it seems. Derailments and other things are very frequent on this route. I request the hon. Minister to kindly examine why this particular area has been witnessing these unusual happenings for a long time.

Thank you.

RE. SUPPLY OF COPIES OF THAKKAR COMMISSION REPORT

PROF. C. LAKSHMANNA (Andhra Pradesh): Mr. Vice-Chairman, yesterday and today, the Chairman, the Deputy Chairman and the Vice-Chairmen in the House have been continuously assuring us that the Members will get all that has been laid on the Table of the House. After having waited for two days, what I have got today is this so-called final report